NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale
Numero 88 - dicembre 2015 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

Regole e democrazia, fondamenta per l'unità sindacale

Tempo Presente 3

I demoni tra noi

Contrattare *al tempo del Jobs Act*

Una *riflessione* sul diritto di sciopero

Poste, *un'Azienda Paese*

"Il clima è la chiave di tutto"

Ricordo di Pietro Ingrao e Riccardo Terzi

In Linea 7

Roma città da salvare

"Vogliamo essere la porta del sud Europa"

SIC *(Sicurezza, Intermodalità, Competitività)*

Aeroporto di Catania, occasione per il Sud

Tutelare chi lavora su strada

Spazio Aperto 26

Infrastrutture di trasporto in italia. Ritardi e rimedi

Navi e lavoro *tra gli squilibri del mondo*

Sguardi e Traguardi 31

Più degli uomini, le donne

Donne in rete

Finestre 35

60 anni di giornalismo e di storia

La legge del mercato di *Stephane Brizé*

Immagini 38

"L'arte di far instrumenti..."

Vent'anni di NOSTOP 40

Il tempo *era* adesso

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Regole e democrazia, fondamenta per l'unità sindacale

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

È il tempo delle spinte a dividere, che prevalgono sul riconoscimento del valore dell'unità ed è anche il tempo delle forze disperse per deficit di unità. Le risposte ai problemi, anche quelli di straordinaria gravità che mettono a rischio libertà e democrazia, non registrano la sufficiente risposta unitaria.
Occorre ritrovare le ragioni che possano mettere insieme le convergenze e gli interessi comuni contro la crescente sfiducia di tutti verso tutti, che produce linee di divisione crescenti e sempre più profonde. Mettere insieme ciò che unisce nella convenienza di tutti sembra sempre più difficile, mentre aumentano le chiusure negli egoismi del particolare, che hanno prodotto e continuano a produrre danni nella politica e nelle scelte elettorali dei cittadini in Europa e in Italia, con la disaffezione e l'attrazione sempre più forte esercitata dalle forze delle tante destre e dei tanti populismi.
Questa difficoltà a ritrovare le ragioni e le convenienze dell'unità riguarda tutti i soggetti politici e sociali e non risparmia l'azione del sindacato che, nelle tante crisi che si stanno sempre più sviluppando, dovrebbe sentire come assoluta priorità e obbligo irrinunciabile la ricerca quotidiana della sintesi unitaria.
È vero che per mettere insieme le forze ci vuole il convincimento di tutti, ma è anche vero che non mancano le condizioni che possono contribuire a sviluppare le convergenze, se si riconosce il valore dell'azione unitaria. Senza di questa, il mondo del lavoro è destinato a ulteriori arretramenti dopo i lunghi anni della crisi, che hanno prodotto danni rilevanti sull'occupazione e sul reddito e la messa in discussione di fondamentali diritti a seguito dell'azione del governo e del parlamento.
Come fare? Su quali fondamenta si può ritrovare e rafforzare l'azione unitaria del sindacato?
Se si riconosce la necessità di mettere insieme le forze, non mancano solide fondamenta per l'unità nell'azione sindacale. Si ritrovano nella necessità di sostenere, con l'iniziativa unitaria, le richieste comuni verso il governo sui temi che registrano importanti convergenze nel merito, come nel caso delle pensioni, del contrasto ai tagli del welfare, etc.
La parte più robusta di queste fondamenta dell'unità risiede nella contrattazione, nelle sue regole e nel rapporto democratico con i lavoratori.
Il sindacato italiano ha stabilito, attraverso l'accordo con le controparti, un potente sistema di regole per la rappresentanza e per l'esercizio della democrazia sindacale in tutti i posti di lavoro.
L'intesa sul Testo Unico del 10 gennaio del 2014 consegna ai lavoratori il potere decisionale sui contratti collettivi con il voto vincolante sugli accordi che, insieme al voto delle RSU nei posti di lavoro e alla misura certificata del tesseramento, ha ridefinito profondamente, attraverso il radicamento democratico, la natura del sindacato italiano.
Con l'applicazione del Testo Unico i lavoratori sono protagonisti e decisori sulla rappresentanza e sugli accordi che li riguardano e questo basta a tacitare chi ancora prova a sostenere che il sindacato si attribuisce un potere sulla contrattazione e sugli accordi svincolato dal rapporto con i lavoratori.
Il Testo Unico, nei suoi contenuti di democrazia sindacale e di regolazione dei processi della contrattazione, può essere la solida base per la legge sulla rappresentanza che il governo minaccia, trascurando la straordinaria portata dell'intesa che tutte le parti sociali hanno prodotto.
Troppe volte dal governo si sente ripetere che, se le parti sociali non si mettono d'accordo, ci sarà un intervento legislativo sulle questioni della contrattazione.
Non si può mettere in discussione il fatto che su rappresentanza, democrazia e regole della contrattazione le parti sociali non abbiano fatto la propria parte.
Manca un accordo sul cosiddetto modello contrattuale, anche se questo è vero parzialmente, in quanto lo stesso Testo Unico definisce in buona parte il nuovo modello di contrattazione.
Bisogna trovare l'intesa sulla parte mancante, certamente di grande importanza, e bisogna trovare una convergenza sindacale e un accordo con le controparti.
Per fare un accordo, e per farlo in tempi brevi, bisogna riprendere il metodo e la disponibilità a ricercare sintesi e unità, mettendo a disposizione di questa sintesi anche parti delle posizioni che le singole associazioni di rappresentanza hanno portato al tavolo all'inizio del confronto.
Così è stato per il Testo Unico. Tutti hanno lasciato qualche parte delle proprie posizioni di organizzazione e l'intesa finale è una sintesi di grande avanzamento. Bisogna riprendere quello schema di confronto, guardare ai cambiamenti che il sistema produttivo e il lavoro hanno registrato in conseguenza della crisi e delle innovazioni tecnologiche e organizzative.
Si può concludere anche il confronto sul modello contrattuale se la sintesi unitaria è riconosciuta per il valore che assume per i lavoratori che rappresentiamo, ma anche come contributo del sindacato italiano e di tutte le forze sociali alla costruzione di un sistema di regole compiuto.
Senza di questo, il processo unitario rimarrebbe esposto alle ragioni interne alle singole organizzazioni e, ancora di più, agli interventi esterni.
Regole condivise e democrazia nel mondo del lavoro sono le fondamenta dell'unità sindacale, così come regole condivise e democrazia sono le fondamenta per l'unità, sempre più necessaria, per affrontare gli straordinari problemi che l'Italia e l'Europa devono risolvere.

I demoni tra noi

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

**Ogni soldato in una guerra sa che può morire. Ma non vuole morire. Vuole uccidere.
Gli assassini di Parigi vogliono uccidere con lo stesso entusiasmo con cui vogliono morire.
Non vi è distinzione in quanto la vita non ha valore se non dentro il proprio schema religioso. Ma se questa lettura deformata della religione diviene propriamente ideologia e, quindi, visione del mondo, di come si vive e del perché si vive, è evidente che il nostro approccio costruito nei secoli, cristiano e illuministico insieme, non riesce e non può darsi spiegazioni convincenti.**

La banalità del male non è arrivata ieri 13 novembre a Parigi. Così come i demoni. È tra noi da molti anni ma, a differenza di una guerra combattuta in campo aperto o nelle strade o con il solo invio degli eserciti, appare d'improvviso in tutta la sua crudeltà per poi colpire in un altro luogo o in un tempo successivo. Quasi che ci illuda nel ritorno a una normalità che riassorba il dolore e l'emozione vissuta.
Così è da prima dell'attentato alle Twin Towers a New York. Ci vorrebbe un elenco minuzioso e cronologico di tutti gli attentati in Europa e nel mondo, di tutte le stragi e crudeltà avvenute in Medio Oriente e in Africa per farci svegliare da questo torpore. Beirut, l'aereo russo nel Sinai, Tripoli, le stragi più recenti.
E le tante altre stragi nascoste ai media. E l'inferno quotidiano dei racconti di chi si è salvato.
La conosciamo questa banalità di un male così distante dalle nostre vite e sappiamo dove nasce, dove si dirigerà e come affrontarla?
In realtà, credo che l'insieme di tutte le analisi lette o ascoltate, che pure appaiono inizialmente e, in molti casi, assolutamente plausibili, ci lasci ancora senza una risposta e quindi o distratti o sgomenti. E con infiniti perché.
L'Islam attuale è, in molte forme e derivazioni, anzitutto la risposta che in molti paesi arabi si è avuta, a partire dall'Iran di Khomeini, a più eventi storici successivi alla fine del colonialismo.
Paesi dominati da oligarchie quasi sempre militari, ma con una forte connotazione laica, esperimenti socialisti a partito unico, regimi monarchici o a impronta feudale, avanzata progressiva culturale, più che politica, di modelli propri dell'occidente.
La rivoluzione iraniana ci presentò inaspettatamente e potentemente un'impronta religiosa che sembrava superata dalla e nella storia, ma che costruiva una nuova identità ideologica.
Nell'epoca della fine delle ideologie, o della scomparsa della sola ideologia comunista al potere, avanzava nel mondo islamico una interpretazione della crisi che richiamava alla religione la soluzione dei problemi ma, soprattutto, come ogni ideologia, rispondeva e declinava come doveva essere l'uomo futuro, come doveva vivere, come comportarsi ogni giorno fin nei rapporti personali. Una visione che separava e identificava il bene e il male.
E quindi uomini e donne divisi sulla base della lettura oscura della religione. La religione come un dogma assoluto diventa azione politica quotidiana. Ma, se la politica si richiama a una lettura e interpretazione di testi religiosi, non esiste più tolleranza e non si accetta più alcuna diversità.
In Afghanistan, nonostante i tanti volontari di buone speranze e azioni, nel regime dei talebani le donne non andavano a scuola e non potevano lavorare, gli spettacoli ed anche la musica erano vietate, gli sport erano limitati e pure il riso era ritenuto blasfemo.
Nell'epoca della globalizzazione, la religione è apparsa come la nuova ideologia capace di diffondersi in ogni luogo del pianeta.
Una religione senza una guida, spezzata in mille rivoli e interpretazioni del Corano e dentro cui il rapporto con il potere ha prodotto leadership in continuo conflitto. Prima che in Europa, l'Islam è attraversato da un conflitto armato interno che attraversa ormai quasi tutti i paesi arabi. Un conflitto in cui non si distingue religione da politica e da potere. E in quel conflitto, a noi incomprensibile, la componente moderata, che rifiuta la degenerazione terroristica, è spesso come una maggioranza silenziosa.
Una visione medioevale del mondo che negava, in tante versioni emerse, le conquiste di liberta degli ultimi secoli. Non la tecnologia moderna, ma proprio i principi e i diritti della persona.
Si sgozza come nel medioevo, ma postando il filmato su internet.
Il fanatismo è una componente presente in ogni cultura, in ogni politica, in ogni religione. Ogni mito e ogni rivoluzione ha una componente di fanatismo. La stessa idea di libertà può essere oggetto di fanatismo. Avviene quando una persona si consegna a un mito che non è discutibile ed è identificato in un testo sacro e/o nella interpretazione di un capo (politico o religioso).

Quando una religione, che è di per sé trascendente ed esiste solo perché mistica, diventa una ideologia, si può immaginare di affrontare le sue finalità su un piano di pura dialettica razionale? Il nazismo stesso era stata un'aberrazione del ventesimo secolo, ma aveva estremizzato, oltre ogni limite conosciuto, ideologie e impronte politiche già esistenti. Il mito dell'uomo forte, la società dominata da una razza, l'antisemitismo, la negazione della libertà e della democrazia, la guerra come luogo della soluzione dei conflitti, il mondo dominato da una sola ideologia. Il tentativo di annientare con la guerra e lo sterminio di massa la storia dell'Europa.

Nel mondo occidentale, risale alla rivoluzione francese la separazione dei poteri. E tra questi non vi è quello religioso. Anzi, il potere temporale è distinto e separato da quello religioso. Ma chi agisce sulla base di convinzioni religiose assolute ha sempre una visione apocalittica che non accetta mediazioni, incapace di tollerare la diversità, vissuta come nemico da annientare.

Gli assassini di Parigi sono tali per noi. Ma sono martiri per essi stessi e per chi li ha convinti a quelle stragi.

Se una religione, o una ideologia, non ha in sé un limite al proprio agire e non dà alcun valore alla vita umana, quello che per noi è nichilismo, e quindi un male, per altri è martirio, e diventa quindi l'atto supremo del sacrificio che si può compiere e che sarà ripagato con il paradiso.

Gli assassini di Parigi imbottiti di esplosivo sapevano che non sarebbero tornati vivi. Come gli attentatori di New York. O gli sgozzatori di ostaggi inermi.

Ogni soldato in una guerra sa che può morire. Ma non vuole morire. Vuole uccidere.

Gli assassini di Parigi vogliono uccidere con lo stesso entusiasmo con cui vogliono morire.

Non vi è distinzione in quanto la vita non ha valore se non dentro il proprio schema religioso.

Vivere o morire non è bene o male. Ma è solo un atto insignificante che deriva dal proprio precetto religioso.

Ma se questa lettura deformata della religione diviene propriamente ideologia e, quindi, visione del mondo (politica e cultura) e ancor di più di come si vive e del perché si vive, è evidente che il nostro approccio costruito nei secoli, cristiano e illuministico insieme, non riesce e non può darsi spiegazioni convincenti. Perché la ragione o l'istinto fanatico che muove chi uccide degli inermi trova origine in costruzioni mentali a noi incomprensibili.

Per questi motivi, i conflitti in molti paesi musulmani e la guerra terroristica portata nel mondo non si risolveranno in pochi anni. Perché le ideologie, oltretutto impregnate di significati tratti dalla religione, richiederanno anni a essere sconfitte. Perché si è messo in moto un'immensa energia che si alimenta di infinite criticità e per ogni problema ha una sola soluzione.

Non basterà, come dimostrato negli anni, un intervento armato. Ma nemmeno si può immaginare che la presa di possesso brutale di intere aree del mondo musulmano si possa arrestare con un invito o una idea di non violenza che è semplicemente sinonimo di rinuncia e quindi sconfitta. Come se si potesse trattare col nazismo o mettersi al tavolo oggi con Isis.

I siriani che fuggono dalla guerra come le minoranze religiose in Iraq ci chiedono di intervenire perché una idea di estraneità oggi non esiste. Il punto è chi, come e con quali scopi. Evitando il ripetersi degli errori iracheni o libici. Ma respingendo l'idea di un pacifismo che anziché su valori è costruito sul distacco. Servirebbe una idea globale della politica fondata su valori condivisi.

Proprio mentre l'Europa si divide esattamente su come accogliere i profughi delle guerre e della povertà.

Vi è al contrario un occidente, a destra come a sinistra, che traduce e usa quanto avviene a fini di scontro interno in ogni paese. Il richiamo alle tesi di Oriana Fallaci, che contengono anche grandi intuizioni ma ormai diventate come le profezie apocalittiche di Nostradamus, le invettive contro l'islam o i musulmani come fossero tutti alleati dei terroristi, nutrono ed esaltano proprio i fanatici delle proprie ragioni e della guerra che hanno dichiarato. Come coloro che, ad anni alterni, sono contrari a ogni intervento (sono problemi loro) e oggi chiedono di bombardare in 48 ore.

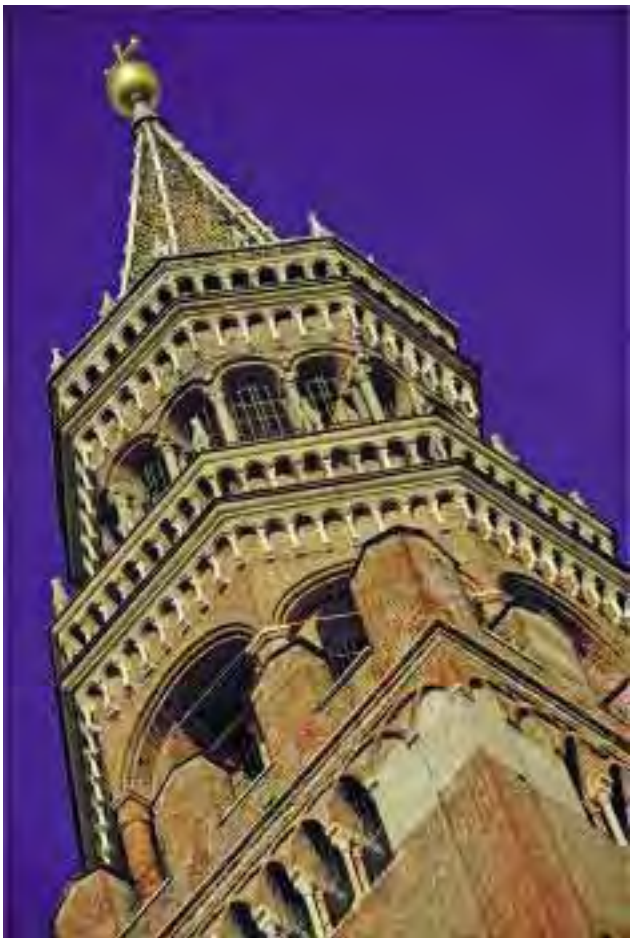
Così come, però, trovo ridicole le letture animate da sensi di colpa e che imputerebbero alle armi vendute nel mondo o agli errori

delle guerre mosse da Bush la causa degli attentati attuali. Io penso che siamo di fronte a ben altro e, se anche si regalassero margherite e ci fosse il ritiro e un disarmo unilaterale, la guerra in atto non solo non finirebbe, ma anzi avrebbe ancor di più campo libero. In un'area in cui le alleanze si sono costruite spesso sulla base del nemico prevalente e di interessi e non di valori.
D'altronde, se volessimo valutare la coerenza delle alleanze dell'occidente, scorderemmo che, nel 1938, Germania nazista e Unione Sovietica comunista si allearono in un patto durato pochi mesi. Molti restando comunisti e molti non domandandosi quale fosse la coerenza di allearsi con chi si apprestava alla guerra e allo sterminio degli ebrei.
Non siamo di fronte semplicemente a un gruppo guerrigliero o "uno stato canaglia". Ma ad una parte del mondo che non trova equilibrio e dentro la quale la guerra è nello stesso campo musulmano tra sunniti e sciiti ed è tra gli stessi sunniti. E di ogni potere politico o tribale che, in assenza di strutture statali forti, rischia di essere annientato. Finita Al Qaeda nasce l'Isis, ma domani potrebbe nascere un altro gruppo e poi un altro ancora.
È quindi una guerra globale dichiarata che non ha bisogno di ambasciatori o annunci formali.
È una visione del mondo che si contrappone al mondo in cui viviamo. Un mondo, il nostro, nel quale le differenze sono immense ma rientrano nei recinti dei principi condivisi (costituzioni, modelli sovranazionali, accordi internazionali) e nel sentirsi parte di una comunità con valori e principi riconosciuti.
Quella sera a Parigi si voleva uccidere a freddo persone colpevoli di vivere in un paese nemico. Magari solo turisti. Magari come è avvenuto altri musulmani. Colpevoli anch'essi di vivere e convivere con altre persone. Donne e uomini. Bianchi e di colore. Giovani e anziani. Colpevoli di mangiare in un ristorante, assistere a un concerto o a una partita. Colpevoli semplicemente di esistere e su cui scaricare il proprio odio e fanatismo. Ma sarebbe stato lo stesso in una stazione o un supermarket o una gelateria o un parco.
O, come in Tunisia, su una spiaggia o in un museo. Potrebbe avvenire in un qualunque luogo del nostro o di altri paesi. Perché noi siamo già dei nemici. Non dobbiamo compiere nulla di esplicito.
Gli ebrei non avevano colpe. Così come i contadini di Marzabotto.
La disumanità degli assassini non valuta colpe o responsabilità.
Ma come devono reagire a una guerra dichiarata paesi che non vogliono né dichiarare una guerra aperta né rispondere sullo stesso piano? Come se la legge del taglione fosse la sola legge cui richiamarsi? Anzitutto non venire meno ai nostri principi fondanti, non cedere all'odio e all'intolleranza, non associare la religione a un assassino. Non dividere, nemmeno in forma attenuata, il mondo tra bene e male e, quindi, tra buoni, noi, e cattivi, gli altri.
Io, a differenza di molti, non trovo e non concedo ragioni sociologiche o economiche a quanto avviene. Se è vero che milioni di persone fuggono dalla miseria verso l'Europa, non possiamo accogliere l'idea che basti vivere in un sobborgo per giustificare chi spara a innocenti.
Penso invece che, insieme a quanto avviene nel Medio Oriente e nei paesi arabi, i processi psicologici di disadattamento individuale e le ragioni di identificazione in una soluzione religiosa siano più evidenti di altre tra le cause di questo fanatismo.
In questo le biografie di molti terroristi e guerrieri aiutano più dei tanti improvvisati commentatori. Così come lo furono le biografie di molti terroristi che insanguinarono l'Italia, a destra e sinistra, negli anni passati. Vite misere, ideali semplificati a giustificare ogni omicidio, distacco dalla realtà.
Allora come oggi, pure nelle differenze, il nichilismo dominava ogni pensiero e ogni agire.
Qui il nichilismo, suicida e omicida, domina l'esistenza di molti giovani votati al fanatismo.
Ma noi sappiamo che quell'idea non può aver futuro.
Il terrore che viene da fuori non può vincere. Ma può vincere la paura che è vicina e dentro noi.
Una paura che, mentre cerca i demoni da sconfiggere, trasformi noi in altrettanti demoni.

Contrattare *al tempo del Jobs Act*

Franco Martini- Segretario Nazionale CGIL

Nella stagione contrattuale in corso, come Cgil, continuiamo a tenere il punto con grande coerenza, sia ai tavoli settoriali, sia nel confronto con Cisl e Uil sulle prospettive del sistema contrattuale italiano. Il modello si rinnova se si rinnovano i contratti, proprio in virtù del fatto che un modello senza Ccnl non serve né al lavoro, né all'impresa, tanto meno aiuta la crescita del Paese.



Sapevamo che si sarebbe trattata di una stagione contrattuale fortemente caratterizzata dalla pesante crisi che ha colpito il Paese in questi anni. L'economia italiana ha perso valore, ricchezza, lavoro, mercato, sicuramente in misura superiore ad altre economie che hanno condiviso con noi la crisi mondiale e i suoi riflessi sul Vecchio Continente. Questo per le debolezze endemiche che si sono trascinate in anni di totale assenza di politiche strutturali a favore della crescita e dello sviluppo.

Per queste ragioni, l'approccio sindacale alla stagione contrattuale, fin dall'inizio, con grande senso di responsabilità, si è ispirato al massimo realismo, individuando, nella difesa dell'occupazione e del potere d'acquisto delle retribuzioni, gli obiettivi da perseguire in tutti i settori.

Non è stata, però, solo la crisi a condizionare la fase; ancor più lo è stato il tentativo di cavalcarla per sferrare un attacco al sindacato, per produrre un arretramento e un indebolimento delle sue funzioni. Un obiettivo che ha visto la convergenza tanto delle imprese, quanto del governo attualmente in carica.

Non è un caso che ci troviamo, da tempo, a svolgere le nostre riflessioni e la nostra azione parlando della contrattazione "*al tempo del Jobs Act*", legge che ha pesantemente stravolto le condizioni nelle quali da decenni si svolgeva la contrattazione, peggiorando sicuramente le condizioni e i diritti sul lavoro.

Questa è la prima stagione contrattuale che si svolge senza più l'articolo 18, provvedimento che, come sappiamo, va ben al di là della norma in quanto tale, poiché la sua abolizione ha rappresentato la testa d'ariete di un'offensiva contro il diritto del lavoro, cosi come il Parlamento a suo tempo e la pratica di questi quarantacinque anni avevano ed hanno consolidato.

Abolizione delle tutele contro i licenziamenti, stravolgimento delle norme sul demansionamento e sui controlli a distanza, solo per fare alcuni esempi, non potevano non rappresentare pesanti condizionamenti, per non dire ipoteche, nelle relazioni negoziali, dal momento che la condizione di parità tra le parti, in realtà mai a un livello di equità, lasciava il posto a una condizione di palese supremazia da parte del potere delle imprese.

A questa entrata a gamba tesa del governo, secondo l'idea che il potere sindacale rappresentava un impaccio al cambiamento del Paese, quindi, da ridurre drasticamente (si pensi anche ai provvedimenti "mirati" su Caaf e Patronati, per non dire delle agibilità sindacali), ha fatto subito da sponda Confindustria, inaugurando la "sua" stagione contrattuale con il proprio "manifesto" del maggio 2014. Quel documento ribaltava le posizioni che, fino a qualche mese prima, aveva portato quella stessa associazione a sottoscrivere intese, ultima delle quali il Testo Unico sulla Rappresentanza, dove sulla contrattazione si affermavano cose diverse.

Nel maggio 2014, Confindustria cala le carte e ritiene che le regole del gioco devono essere radicalmente cambiate su punti chiave della contrattazione. In particolare, l'alternatività tra i due livelli (per quanto ribaditi nelle loro funzioni solo pochi mesi prima nel Testo Unico) e nelle dinamiche salariali, ancorate

all'andamento della produttività, quindi, erogate a valle e non a monte del processo di produzione della ricchezza. Tra l'altro, quest'ultimo aspetto s'incrociava con le conseguenze del regime deflazionistico, che portava alcune associazioni di settore a chiedere la restituzione delle quote di salario "non dovute" per effetto della mancata crescita dell'inflazione, ma già erogate nella vigenza contrattuale.

A fronte di questo scenario, la posizione della Cgil ha, fin dall'inizio, definito con chiarezza l'inaccettabilità di un condizionamento dei tavoli contrattuali derivante dall'andamento del confronto sulla riforma del modello contrattuale. Confindustria, che già riteneva impraticabile il rinnovo dei contratti senza prima ridefinire le nuove regole, dopo la scadenza dell'accordo (separato) del 2009, sollecitava quel confronto anche in relazione alle reiterate minacce del governo di intervenire sulla materia contrattuale in assenza di un'intesa tra le parti. Di fatto, questo "*bisogna fare presto a fare l'accordo sul modello contrattuale, altrimenti interviene il governo*" si traduceva in un tentativo di blocco dei tavoli settoriali e questo pesante condizionamento rivolto alle associazioni di settore è la ragione che ha impedito il decollo del confronto sulla riforma della contrattazione.

Le direttrici che hanno orientato le categorie della Cgil, nel lavoro di elaborazione delle piattaforme e di gestione dei tavoli, hanno dovuto e voluto misurarsi con lo scenario descritto.

Contrattare *al tempo del Jobs Act* ha voluto significare, innanzitutto, provare a esercitare, attraverso la contrattazione (nazionale e di secondo livello), un'azione di contrasto agli effetti dannosi di quella riforma, in particolare su licenziamenti, controlli a distanza e demansionamento.

Senza ambizioni velleitarie, il tentativo è quello di salvaguardare le norme contrattuali già presenti nei Ccnl in vigore, ben sapendo che vi sono settori nei quali il Jobs Act produce effetti ancor più devastanti. Nel caso della logistica, ad esempio, settore dove è largamente diffusa la pratica degli appalti, come in quello dei servizi, l'applicazione del *contratto a tutele crescenti* mette fortemente a rischio la clausola sociale, per cui ogni cambio di appalto costituisce un nuovo inizio del rapporto di lavoro, con la conseguente perdita dei diritti acquisiti nel corso della carriera lavorativa.

Questo è un tema sul quale i sindacati hanno esercitato una forte pressione in occasione della discussione del disegno di legge per il recepimento delle Direttive Comunitarie sugli appalti, ma che al momento non ha conseguito un risultato esplicito nella difesa della norma sulla clausola sociale. Ragion per cui, la contrattazione, pur con le difficoltà immaginabili, deve tentare di frapporre ostacoli alla deriva distruttiva dei diritti, effetto delle assunzioni a tutele crescenti.

L'osservatorio sulla contrattazione della Cgil dimostra che decine di accordi in questo senso sono stati realizzati, in particolare nel settore dei servizi, ma è indubbio che un risultato conseguito a livello della contrattazione nazionale avrebbe maggiore forza. Questo resta, dunque, un obiettivo che deve unificare gli sforzi di tutte le categorie, data la forte trasversalità del fenomeno appalti.

Naturalmente, la stagione contrattuale deve riaffermare il ruolo del Ccnl nella funzione di tutela delle lavoratrici e dei lavoratori. Si fa un gran parlare dell'implementazione del secondo livello e la Cgil ha ben chiaro il valore di questa pratica contrattuale. Ma quando si tende a rappresentarla come esaustiva o sostitutiva (di fatto) del Ccnl, sapendo che i tre quarti della platea complessiva non esercita il secondo livello di contrattazione, significa condannare la maggioranza del mondo del lavoro italiano a un regime di bassi livelli salariali, così come lo sarebbe l'introduzione del salario minimo per legge, dal momento che costituirebbe l'abrogazione *de facto* della contrattazione nazionale.

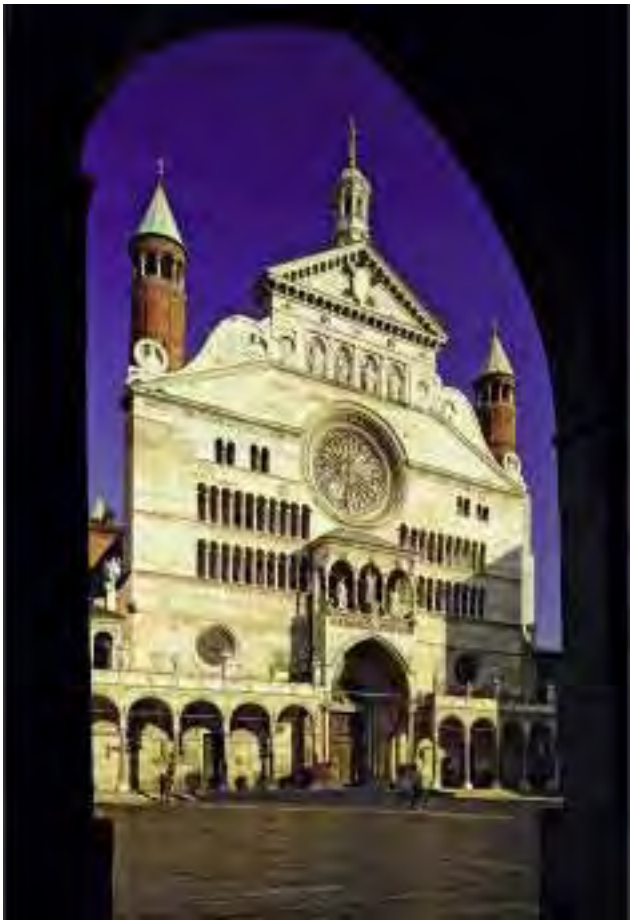
Ma ancor più insidiosa è la tesi secondo la quale gli aumenti salariali legati alla produttività sono affidati sempre al secondo livello, "pagando" chi non esercita questo livello contrattuale con un'indennità di mancata contrattazione, del tutto svincolata dalle dinamiche produttive di quelle aziende e di quei settori. Questo significa negare l'esistenza di un incremento del potere d'acquisto dei salari nei Ccnl, tesi inaccettabile perché ingiusta nei confronti dei settori più deboli del mercato del lavoro.

La vera novità di questa stagione contrattuale è che dovrebbe essere la prima senza più accordi separati, per effetto dell'entrata in vigore delle regole del Testo Unico sulla rappresentanza. Per questo è giusto che sia rivendicata l'assunzione di tali regole, possibilmente negli stessi contratti nazionali, e che le stesse siano attuate senza strumentalizzazioni o tentativi di vanificazione. Ormai tali regole sono state siglate anche nei settori della cooperazione, dei servizi e, in ultimo, del terziario.

Questa è la vera prima riforma della contrattazione che smentisce tutti coloro che sostengono che la stagione si sta svolgendo senza regole.

La recente firma del Ccnl dei chimici, al momento, non si è rivelato l'elemento in grado di attivare il confronto sulla riforma del modello. La ragione è evidente ed è tutta dentro le dinamiche confindustriali. Quell'intesa salvaguarda la funzione del Ccnl, anche come autorità salariale, contraddicendo i desiderata di Confindustria. Ma proprio per questo, come Cgil, continueremo a tenere il punto con grande coerenza, sia ai tavoli settoriali sia nel confronto con Cisl e Uil, sulle prospettive del sistema contrattuale italiano.

Il modello si rinnova se si rinnovano i contratti, proprio in virtù del fatto che un modello senza Ccnl non serve né al lavoro, né all'impresa, tanto meno aiuta la crescita del Paese. Di questo Confindustria e governo devono prendere atto.



Una riflessione sul diritto di sciopero

Intervista a Giovanni Pino

Il diritto di sciopero vive nella storia del sindacalismo dei paesi democratici ed è garantito in numerose carte costituzionali. La regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero nasce, attraverso leggi specifiche ed in forme diverse da paese a paese, per garantire ed equilibrare altri interessi costituzionalmente garantiti.
La Redazione ha scelto di ospitare un dibattito fuori dalla contingenza, che vuole essere uno strumento di riflessione. Sul numero precedente abbiamo intervistato la Professoressa Ida Regalia e l'On. Cesare Damiano.
Adesso diamo la parola al dott. Giovanni Pino, Capo di Gabinetto della Commissione di garanzia e docente di Diritto sindacale.

Nelle ultime settimane, attraverso le pagine dei principali quotidiani nazionali e nel confronto politico, si è riaperto il dibattito sul tema della normativa di regolazione dello sciopero. Il governo ha dichiarato l'intenzione di voler riscrivere le regole con le quali in Italia si utilizza questo strumento. In Parlamento vi sono depositate diverse proposte di legge ma non si è ancora avviato l'iter di discussione. Dal suo punto di vista, è necessario modificare la normativa e in quale direzione?

Dal mio punto di vista, più che di necessità, parlerei di opportunità di rivedere qualche aspetto della legge 146 che rimane, nel suo complesso una buona legge, espressione di un equilibrio mirabile in una materia di estrema delicatezza quale lo sciopero. Un grande maestro come Gino Giugni (del quale ho avuto il privilegio di essere uno stretto collaboratore) ci insegnava come il diritto sindacale si fondi essenzialmente sul c.d. *diritto vivente* e, dunque, anche le norme di legge che lo regolano non possano essere cristallizzate nel tempo. Non si deve, quindi, stravolgere la legge nei suoi principi fondamentali, ma si può tener conto di talune esigenze avvertite nel corso della sua esperienza attuativa.
Ad esempio, credo che il sistema di regolamentazione del conflitto non possa non tener conto delle esigenze di verifica della rappresentatività sindacale di fronte ad una situazione di frammentazione sindacale che, nel settore dei servizi, assume dimensioni particolari e non contribuisce a un sereno e condiviso governo del conflitto. Su tale aspetto mi soffermerò rispondendo alla domanda n.3.
Penso, altresì, che, in una prospettiva che valorizzi la *procedimentalizzazione* del conflitto, si possano ampliare le competenze dell'Autorità di garanzia in materia di composizione della controversia. Un ruolo più attivo, nella fase c.d. *ex ante*, rivolto a scongiurare l'effettuazione dell'astensione, ricorrendo (come avviene in altri Paesi di comprovata democrazia nelle relazioni industriali) a tutti i possibili strumenti procedurali e di concertazione. Rendere, ad esempio, più incisiva la previsione contenuta nella lett. c), dell'art. 13, della legge 146/1990, che consente alla Commissione di «assumere informazioni o convocare le parti [...] per verificare se vi sono le condizioni per una composizione della controversia [...] e, nel caso di conflitti di particolare rilievo nazionale [...], differire la data dell'astensione dal lavoro per il tempo necessario a consentire un ulteriore tentativo di mediazione». In altre parole, verificare se non ci sia più niente da fare per evitare lo sciopero.
Inoltre, anche l'apparato sanzionatorio attualmente previsto per le aziende, forse, meriterebbe di essere aggiornato, di fronte a ipotesi di gravi responsabilità e violazioni della normativa.
Con riferimento all'aumento di astensioni spontanee, poi, si rende forse opportuna l'introduzione di una tipizzazione delle sanzioni individuali, (così come avviene nel comma 2 della norma

in questione per le sanzioni collettive), in caso di scioperi posti in essere dai singoli lavoratori, nei quali non appare identificabile la responsabilità di una precisa organizzazione sindacale. Ciò renderebbe più certa e meno discrezionale la responsabilità dei singoli lavoratori per comportamenti illegittimi e sarebbe più difficile, anche per alcuni soggetti collettivi, organizzare forme di protesta selvaggia che, una volta ottenuto il risultato di ledere i diritti dei cittadini utenti, possono non essere adeguatamente sanzionate sul piano disciplinare, data la piena discrezionalità, su ciò, riservata al datore di lavoro.
Ed ancora, credo che sia arrivata l'ora di riformare il vecchio istituto della precettazione, perlomeno nel campo di applicazione della legge 146. Una rivisitazione della precettazione è avvenuta con l'art. 8, della legge, anche a seguito di precise sollecitazioni in tal senso nei lavori preparatori, da due grandi giuristi del lavoro, Gino Giugni e Giorgio Ghezzi, rispettivamente Presidente e Vice Presidente delle Commissioni Lavoro di Senato e Camera. Se non affidare integralmente il potere di differire lo sciopero alla Commissione di garanzia – che, in quanto garante del contemperamento del diritto di sciopero con quelli degli utenti, ha già cognizione delle varie fasi del conflitto – si potrebbe almeno pensare di attribuire a questa la formulazione di un parere obbligatorio e vincolante, da fornire alle Autorità precettanti al momento dell'adozione del provvedimento che, per sua natura, dovrebbe restare eccezionale. In tal modo si eviterebbe quell'imbarazzante contraddizione che spesso si verifica tra Commissione di garanzia e Autorità preposta alla precettazione, nel momento in cui nella loro autonomia pongano in essere difformi valutazioni su scioperi, magari ritenuti legittimi dalla prima e, contestualmente, oggetto di ordinanza di precettazione del Ministro di turno.

In Europa vi sono normative che regolano in forme diverse l'esercizio del diritto di sciopero, frutto delle diverse storie nazionali. Perché il tema, nonostante che in Italia vi sia una delle leggi più restrittive, sembra così acuto solo nel nostro paese? C'è, secondo lei, un diverso modello cui potersi ispirare?

Nella domanda si indica la nostra legge come una delle più restrittive; ciononostante, dai dati della Commissione di garanzia, le proclamazioni di scioperi nei servizi pubblici essenziali, ogni anno, superano circa le 2000. È chiaro che si tratta di un dato generale che riporta la mera somma aritmetica delle proclamazioni, anche quelle di ambito locale e relative alle prestazioni straordinarie e/o accessorie, mentre poi, sul piano concreto, a seguito delle revoche delle parti, intervenute anche in ottemperanza alle indicazioni preventive della Commissione, le azioni di sciopero effettivamente attuate scendono a meno della metà. Rimane un dato eclatante e non paragonabile con quello di altri paesi europei, nei quali, pur tuttavia, si sono registrati, proprio negli ultimi anni, cruenti fenomeni di aumento del conflitto collettivo nei servizi pubblici, sfociati in scioperi svolti senza alcuna garanzia di soglie minime per i cittadini utenti. Ci si riferisce, non solamente ai paesi maggiormente colpiti dalla crisi (Grecia o Spagna), ma anche alla Francia e alla ben solida Germania la quale, nel 2014, è stata provata duramente da una serie di scioperi nel settore del trasporto ferroviario.
Indubbiamente il nostro sistema di relazioni industriali si basa anche su una fisiologia del conflitto che, per carità, nel suo ampio significato di confronto può avere anche dei profili positivi.
Tuttavia, non si può non avvertire l'esigenza (e non solo sotto il profilo di una maggiore tutela dei cittadini utenti) di restituire serietà e rigore allo sciopero come diritto costituzionale, che ha avuto, ed ha, un ruolo fondamentale della nostra democrazia,

dal momento che un ricorso ad esso eccessivo e irrazionale rischia, poi, di depotenziarne gli effetti.
I modelli cui ispirasi rimangono quelli anzidetti di una maggiore procedimentalizzazione del conflitto, oltre che di una maggiore identificazione dei soggetti rappresentativi ai quali riconoscere (nel contesto dei servizi pubblici essenziali) determinate prerogative in materia di titolarità del conflitto.

Ogni volta che si riapre la riflessione sulla regolazione del diritto di sciopero, si apre anche il tema della rappresentanza, della sua misurazione e della loro messa in connessione. CGIL CISL e UIL insieme a Confindustria hanno firmato un protocollo sui temi della contrattazione che, per la prima volta nella storia del paese, chiede una misurazione oggettiva e terza degli aderenti alle organizzazioni sindacali anche certificando il numero degli iscritti. Qual è, secondo lei, la strada migliore per legare la rappresentanza alla regolazione dell'esercizio del diritto di sciopero?

Ecco questo è un punto cruciale: l'esigenza di una verifica della rappresentanza contestuale all'esigenza di un buon governo del conflitto collettivo, che guardi all'individuazione di strumenti di contenimento attraverso l'introduzione di soglie di rappresentatività sindacale.
Com'è noto, la legge 146 del 1990 è intervenuta in un contesto privo di regole legali in materia (se si escludono gli interventi nel pubblico impiego), ma credo che l'esigenza sia avvertita, ormai in modo trasversale, da tutte le parti sociali più responsabili, le quali hanno fornito dei segnali importanti: dall'Accordo del 28 giugno 2011, al Protocollo del 31 maggio 2013, fino al Testo Unico del 10 gennaio 2014.
Senza voler pregiudicare il diritto a poter proclamare lo sciopero, potrebbe ritenersi opportuno, nei servizi pubblici essenziali, sottoporre tale diritto a criteri di selezione direttamente collegati all'effettiva rappresentatività e capacità contrattuale delle organizzazioni sindacali, ad esempio, come definiti nel suddetto Testo Unico. O ancora, ipotizzare meccanismi che consentano di privilegiare determinate cause di insorgenza del conflitto, connesse a vertenze di particolare rilievo. Per le organizzazioni sindacali che sono fuori da questi parametri potrebbe rivelarsi utile sottoporre la proclamazione dello sciopero a *referendum* tra i lavoratori, per l'acquisizione di un certo *quorum*.

E probabilmente (lo dico non come Capo di Gabinetto della Commissione di garanzia, ma come studioso della materia) credo che la Commissione potrebbe anche tener conto di alcune regole provenienti dall'ordinamento intersindacale, come quelle del citato Testo Unico. Ciò, non solo con riferimento alla rilevanza delle vertenze e ai soggetti collettivi protagonisti, ma anche riguardo all'impatto dello sciopero, al fine di una più efficace applicazione della regola della rarefazione. Si potrebbe così evitare che proclamazioni da parte di soggetti sindacali sprovvisti dei requisiti di rappresentatività, individuati nel Testo Unico e rivolti, dunque, a produrre, prevalentemente, un *effetto annuncio*, impediscano scioperi indetti da organizzazioni sindacali, magari a conclusione di un percorso procedimentale.
Inoltre, in sede di valutazione degli accordi sulle prestazioni indispensabili, l'Autorità potrebbe già assumere tra i requisiti essenziali, ai fini del giudizio di idoneità, la condizione che i suddetti accordi siano stati siglati dalle organizzazioni sindacali provviste dei requisiti di rappresentatività individuati nel Testo Unico. Sarebbe questa, di per sé, una garanzia di tenuta della disciplina concordata e, di conseguenza, un elemento rivelatore dell'intrinseca idoneità della stessa.

Tutta la discussione aperta verte sui nuovi limiti da porre all'attuale legge sempre in capo alle organizzazioni sindacali o ai lavoratori. Non ritiene che andrebbero rafforzate le procedure preventive allo sciopero, con un diverso ruolo e responsabilità delle imprese e dei soggetti istituzionali?

Non credo proprio che una prospettiva di revisione (anche minima) delle regole sullo sciopero possa essere pensata solo in termini di introdurre nuovi limiti nei confronti delle organizzazioni sindacali e dei lavoratori. È evidente che spesso il pregiudizio ai diritti costituzionalmente protetti dei cittadini utenti è dovuto a chiare responsabilità delle amministrazioni e aziende erogatrici dei servizi pubblici essenziali. Sono peraltro recenti delle delibere di valutazione negativa dell'Autorità di garanzia che hanno inflitto sanzioni a note società del trasporto pubblico locale e del trasporto aereo.
Da questo punto di vista è necessario valorizzare, anche in sede di eventuale riforma, quanto previsto dell'art. 13 lett. h) della legge 146 in materia di accertamento di quei comportamenti, di amministrazioni o imprese, che possano determinare l'insorgenza o l'aggravamento di conflitti in corso.

In tali comportamenti bisognerebbe ricomprendere non solamente quelli tradizionalmente rivolti a ledere le manifestazioni di libertà e attività sindacale, vale a dire quelli rientranti esclusivamente nella dinamica delle relazioni industriali tra sindacato e azienda. Nell'attuale fase di congiuntura economica, accade spesso che Enti locali, o società partecipate o controllate, o che operano *in house*, si trovino in una grave situazione difficoltà finanziaria, se non addirittura di dissesto economico, non raramente generato anche da episodi di corruzione, soprattutto nei servizi gestiti da società municipalizzate. Quel che avviene con frequenza nella realtà è che enti locali, dopo aver affidato la gestione del servizio all'esterno, non sono nella condizione di riuscire a erogare i canoni pattuiti all'azienda appaltatrice, la quale, a propria volta, si trova costretta a un'esposizione debitoria che comporta la mancata corresponsione delle retribuzioni ai propri dipendenti. D'altro canto è stata spesso denunciata una prassi consolidata che vede alcune imprese vantare dei capitali, per aggiudicarsi gli appalti, poi non effettivamente disponibili, a seguito del conferimento del servizio. È evidente che una simile situazione di inadempimento nei confronti dei lavoratori è, di per sé, una causa di insorgenza o aggravamento del conflitto.
Si può dire che la Commissione di garanzia, con una propria delibera interpretativa, si è adoperata a sviluppare le potenzialità applicative dell'art. 13 lett. h, in base alla quale, previo accertamento delle relative responsabilità, si prevede la possibilità di rivolgere la propria indagine anche verso amministrazioni pubbliche che hanno affidato l'erogazione del servizio a imprese solo formalmente distinte da esse, sulle quali esercitano un controllo diretto. Nel caso in cui emergano comportamenti rilevanti dal punto di vista penale o erariale, la Commissione provvederà alla trasmissione di idonea informativa agli organi giurisdizionali competenti per materia e territorio, ai fini degli opportuni accertamenti.

A cura di Gabriele Cerratti

Poste, *un'Azienda Paese*

di Massimo Cestaro, Segretario Generale SLC-CGIL

Si è avviata la privatizzazione del Gruppo Poste Italiane. Come Sindacato Lavoratori della Comunicazione manteniamo tutta l'attenzione e l'azione necessaria per far sì che i processi avviati non si traducano in operazioni "di cassa", ma puntino al consolidamento e al rafforzamento di una delle poche grandi Imprese rimaste in Italia.

Il Gruppo Poste Italiane opera principalmente in tre settori di attività: corrispondenza e pacchi, finanziario e assicurativo. Poste Italiane, che da sola occupa più di 137mila addetti, ha 25 controllate che svolgono attività non riconducibili direttamente al servizio pubblico. Tra queste: Postevita e Poste Assicura che, da sole, contribuiscono per il 67% ai ricavi dell'intero Gruppo; Postemobile, primo operatore virtuale di telefonia mobile in Italia; Postel, azienda grafica di stampa; la Banca del mezzogiorno Medio Credito Centrale; SDA Express Courier.

Data la composizione del Gruppo, di cui, come si evince da quanto sopra ricordato, la parte relativa al "Servizio Pubblico" è, oggettivamente marginale, il Governo Letta aveva posto l'ipotesi di "scorporo" di Postevita con la finalità esclusiva di fare "cassa", ancora una volta senza una visione d'insieme della complessità dell'azienda che ha proprio nella sua diversificazione e nella sua integrazione il vero punto di forza. Rimossa la prospettiva di collocazione sul mercato di Postevita, anche grazie a una netta posizione delle segreterie confederali di CGIL, CISL e UIL, è rimasta in campo l'esigenza, avanzata anche dal Governo successivo Renzi, di avviare un processo di parziale privatizzazione del Gruppo. Ovviamente per noi resta imprescindibile il mantenimento del perimetro attuale. Infatti, l'esperienza ci dice che soluzioni tese a "spacchettare" le grandi aziende producono un progressivo indebolimento strutturale delle aziende stesse. Da questo punto di vista è emblematico il caso Telecom che, come dicono ormai tutti gli analisti (con colpevole ritardo e con buona dose di ipocrisia), la privatizzazione dell'ex monopolista di TLC dovrebbe comparire nei manuali come esempio classico di ciò che non si deve fare in un percorso di privatizzazione.

Nel 2014, il Governo ha disposto il parziale collocamento azionario del Gruppo Poste, optando per il mantenimento dell'unitarietà del Gruppo rispetto alla ventilata valorizzazione di alcune società del Gruppo stesso (Postevita tra queste).

La SLC-CGIL, a quella data, aveva manifestato l'esigenza che si garantissero alcune condizioni in tema di divieto a concentrazioni azionarie e a favore di un modello di azionariato diffuso, con la garanzia del mantenimento in mano pubblica del 60% delle azioni e il reinvestimento del ricavato del collocamento all'interno del Gruppo. Abbiamo anche posto il tema di evitare concentrazioni azionarie in capo a grandi gruppi bancari e/o assicurativi, in quanto tale presenza tra gli azionisti avrebbe, prima o poi, posto in essere una sorta di conflitto con le attività proprie del Gruppo.

Era ed è convinzione profonda di SLC, infatti, che Poste possa coniugare un servizio pubblico, riattualizzato rispetto alle mutate esigenze dei cittadini, alle attività su libero mercato e rafforzare quella imprescindibile integrazione tra società del Gruppo che lo rende una "piattaforma multicanale", capace di svolgere servizi strategici e innovativi ai cittadini, alla Pubblica Amministrazione e alle Piccole e Medie Imprese.

È evidente che la governance pubblica sia necessaria proprio per la strategicità del Gruppo rispetto all'erogazione di servizi e all'ideazione di prodotti rispondenti alle esigenze del segmento pubblico, delle famiglie e del tessuto produttivo diffuso del Paese.

Premesso quanto già detto sulla composizione di Poste, è forse utile sottolineare i due aspetti principali che qualificano il valore dell'azienda. Il primo riguarda la capillarità della sua presenza in tutto il territorio nazionale, per effetto del quale Poste dispone di un "portafoglio" superiore a 30 milioni di utenti/clienti. Un panorama straordinario costituito da lavoratori, pensionati, piccola e media impresa, enti locali, pubblica amministrazione.

Il secondo riguarda l'efficienza e la capacità della sua rete informatica che noi riteniamo possa essere un asset fondamentale

rispetto all'innovazione di processo e di prodotto direttamente connessi allo sviluppo delle nuove tecnologie al servizio della Pubblica Amministrazione.
La natura complessa del Gruppo che, affidatario del servizio universale in base ad un accordo con lo Stato valevole per i prossimi 15 anni, svolge attività rilevanti in ambiti di libero mercato e concorrenza, ha un elemento di criticità nel segmento della corrispondenza, legato in primis all'importante flessione mondiale del mercato.
In questo senso si è siglato, il 25 settembre scorso, un accordo quadro tra organizzazioni sindacali e Poste Italiane, nell'alveo delle linee guida del piano industriale, attinente il rilancio del segmento corrispondenza e pacchi. Se, infatti, è innegabile il calo della corrispondenza ordinaria, Poste ha le caratteristiche, la diffusione, la capillarità, la dotazione strumentale e le infrastrutture necessarie e sufficienti per svolgere un servizio di logistica integrata, atto anche a intercettare il trend positivo della spedizione di merci e il previsto sviluppo dell'e-commerce.
La coniugazione fra trasporto fisico delle merci, immateriale dei dati, sicurezza, tracciabilità, possibilità di gestione dei pagamenti e capillarità di consegna, con gli adeguati investimenti e la proposizione di modelli organizzativi attagliati e segmentati rispetto alle diverse esigenze dei clienti e degli utenti, comporterebbe un netto miglioramento del servizio e, conseguentemente, dei ricavi.
A questo, in sinergia possibile con altri operatori, conseguirebbe l'importante possibilità di costituzione di un grande operatore logistico nazionale.
La valorizzazione e la riorganizzazione del patrimonio immobiliare a vocazione industriale di Poste Italiane costituirebbe, in tal senso, l'elemento strumentale indispensabile ai processi di logistica.
Nella sostanza, l'accordo sottoscritto il 25 Settembre contiene l'obiettivo del mantenimento del perimetro del Gruppo. Infatti, l'unicità dell'azienda non può essere solamente "invocata", occorre sviluppare politiche, anche di natura sindacale e contrattuale, mirate a quell'obiettivo. È del tutto evidente che, a fronte del bilancio consolidato, non è realisticamente immaginabile che le aziende e le strutture divisionali a forte valore aggiunto possano continuare, nel tempo, a sostenere le perdite ingenti della divisione preposta al servizio universale, tra l'altro quella col maggior carico occupazionale (circa il 50% degli addetti). In quel caso, avremmo un effetto "centrifugo" con la parcellizzazione delle attività e l'indebolimento del servizio universale. Pertanto, il tema dell'efficientamento della divisione "Servizi Postali" è il centro di un'azione anche sindacale che, come abbiamo detto, deve essere intrapresa anche indipendentemente dal processo di privatizzazione.
La presenza di SDA Express Courier nel Gruppo rappresenta una possibilità di integrazione dei servizi e delle attività, di fatto, proposta nelle linee guida del Piano industriale.
È di tutta evidenza però che, a fronte di una sempre maggiore interazione tra le attività di SDA e quelle della Divisione di Poste Italiane addetta alla commercializzazione e alla consegna di merci e corrispondenza, si rende necessario ragionare sull'inserimento di SDA nel perimetro contrattuale del Gruppo. Di fatto, a oggi, SDA è l'unica società totalmente partecipata da Poste Italiane che non applica il contratto del Gruppo. Tema, questo, che dovrà essere affrontato, ovviamente, con i sindacati dei trasporti e che attiene al tema più generale, peraltro indicato dalla Conferenza di Organizzazione, di ridefinizione dei perimetri delle rispettive categorie della CGIL, in relazione agli assetti industriali, produttivi e organizzativi che si sono, nel tempo, determinati.
Il mantenimento della fattispecie di "one company", l'indirizzo pubblico, i necessari investimenti e il rafforzamento dei segmenti oggi più deboli possono, a nostro avviso, garantire al Gruppo una solidità patrimoniale e una implementazione di servizi integrati necessari complessivamente al sistema paese.
L'ultimo aspetto riguarda la discussione che c'è stata in relazione alla presenza di rappresentanti dei lavoratori in seno al C.d.A. Un tema, questo, per ora escluso dallo stesso Ministero competente, ma che ha offerto spunti di discussione in ambito sindacale. La CISL si è dichiarata, da subito, favorevole all'ipotesi.
La nostra posizione è stata, invece, di contrarietà a tale soluzione, partendo dalla convinzione che, comunque la si metta, una rappresentanza dei dipendenti nel CdA produrrebbe, nel tempo, un elemento oggettivamente conflittuale col sistema di relazioni sindacali fin qui consolidato. Abbiamo valutato più percorribile l'ipotesi di un sistema "duale" con la costituzione di un consiglio di indirizzo formato dalle rappresentanze di interessi (dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e datoriali fino a quelle dei consumatori) proprio in forza del servizio di "prossimità" reso da Poste Italiane, quali il servizio universale, quello di grande gestore di reti, informatiche e logistiche, di servizi tecnologici innovativi offerti alla piccola e media impresa e di gestore di quote ingenti del risparmio di lavoratori e pensionati. Insomma, come abbiamo detto più volte, un'Azienda "Paese" e non solo una grande azienda "del" Paese. Restiamo su questa ipotesi, sapendo che il tema è principalmente politico e di rilievo confederale.
Per quanto ci riguarda, manteniamo tutta l'attenzione e l'azione necessaria per far sì che i processi avviati non si traducano in operazioni "di cassa", ma puntino al consolidamento e al rafforzamento di una delle poche grandi Imprese rimaste in Italia.

“Il clima è la chiave di tutto”

di Simona Fabiani, Responsabile Ambiente e Territorio CGIL

A livello globale, il 2014 è stato l’anno più caldo della storia. L’aumento della temperatura terrestre è responsabile dell’incremento nel numero e nell’intensità degli eventi catastrofici che colpiscono il nostro pianeta: alluvioni, uragani, desertificazione, e di conseguenza siccità, scarsità alimentare, migrazioni climatiche (sono stimati circa 250 milioni di rifugiati climatici entro il 2050). La scienza ci dice che il surriscaldamento globale è la conseguenza delle attività umane, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e la deforestazione. Per contrastare gli effetti disastrosi dei cambiamenti climatici, occorre cambiare radicalmente il modello di sviluppo verso un’economia a basso contenuto di carbonio. Il limite massimo da non superare, indicato dalla scienza per evitare effetti devastanti sul pianeta e i suoi abitanti, è di 2°C o, se possibile, di 1,5℃ Nel momento in cui sto scrivendo, i 140 impegni volontari di riduzione delle emissioni (INDCs) presentati all’ONU per la definizione dell’accordo di Parigi 2015 porterebbero, qualora rispettati, a un aumento della temperatura globale che, secondo gli studi, si attesta fra 2,7°C e 3,5°C.

Se fossero confermati questi impegni, l’accordo sarebbe un totale fallimento con ripercussioni devastanti per tutti i popoli, soprattutto per le popolazioni più povere e dei paesi più vulnerabili. Il testo in elaborazione, oltre a non avere alcuna ambizione in termini di riduzione di emissioni, non ha nemmeno natura giuridicamente vincolante. Si parla di contributi volontari determinati a livello nazionale, da rivedere periodicamente, senza alcun impegno concreto né alcuna sanzione in caso di mancato rispetto degli stessi. In più, non c’è alcun serio impegno finanziario per il sostegno nella transizione per i paesi più poveri e vulnerabili, né per la giusta transizione dei lavoratori coinvolti nei processi di trasformazione.

Il 28 e 29 novembre, in molte capitali mondiali, si sono svolte grandi mobilitazioni per il clima: la “Global Climate March”, per sollecitare i leader mondiali a un impegno vero a difesa del pianeta e del clima.

Allo stesso tempo, è già stata programmata per il 12 dicembre a Parigi quella che è annunciata come la più grande azione di massa per la giustizia climatica. Dopo la fine ufficiale dei negoziati COP21 Parigi 2015, la società civile di tutto il mondo si mobiliterà a Parigi per avere l’ultima parola, consapevole che sarà necessaria una mobilitazione di lungo termine con l’obiettivo di un futuro migliore, fondato sulla giustizia ambientale e climatica, e più giusto per tutti.

La lotta per la giustizia climatica è strettamente interconnessa alla lotta per la giustizia sociale, per la piena occupazione, per la difesa dei beni comuni, per la sicurezza alimentare, per l’autodeterminazione dei popoli. La transizione a un nuovo modello economico a basso impatto di carbonio apre un’opportunità irripetibile di tutela del pianeta e del clima ma, allo stesso tempo, di creazione di nuova e qualificata occupazione. La lotta per la giustizia climatica racchiude in sé la lotta contro l’attuale sistema economico che ha causato la crisi economica, ambientale e sociale, e ha prodotto disoccupazione, disastri ambientali e aumento delle disuguaglianze.

La CGIL, nell’ambito nelle posizioni condivise ed espresse dalle confederazioni sindacali europee e internazionali ETUC e ITUC, è impegnata nell’azione per il clima, convinta che solo un nuovo modello di sviluppo sostenibile dal punto di vista sociale, economico, industriale e ambientale possa garantire giustizia sociale, equità, piena occupazione, rispetto per la terra e per le future generazioni. Il contrasto al riscaldamento globale è una necessità urgente per la sopravvivenza di intere popolazioni e per contrastare gli effetti devastanti dei fenomeni atmosferici estremi. Le azioni di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici costituiscono un’opportunità unica di sviluppo sostenibile, di crescita economica e occupazionale. Come sostiene sempre la segretaria generale della ITUC, Sharan Burrow: “Non c’è lavoro in un pianeta morto”; anche per questo l’azione climatica è una questione sindacale.

Sulla COP21 peseranno le pressioni delle lobbies dei fossili; non è un caso che tutti i maggiori sponsor della conferenza di Parigi siano multinazionali che hanno forti interessi legati a questi combustibili. Mentre è estremamente urgente definire un accordo per lasciare sotto terra gran parte delle riserve di gas, carbone e petrolio, i produttori di fossili stanno cercando di aumentare le estrazioni per compensare le perdite di profitti determinate dal calo dei prezzi.

E anche il Governo italiano, incurante della volontà della popolazione e della miopia economica e occupazionale di queste scelte, conferma il ruolo strategico di trivelle, inceneritori e gas per il nostro paese.

Il titolo di questo articolo riporta una frase di Laurent Fabius, ministro degli esteri francese.

Richieste chiave della CES per la COP21 Parigi 2015

Posizione adottata nel Comitato Esecutivo del 17-18 giugno 2015

Nel dicembre 2015, i paesi si riuniranno a Parigi sotto l'egida delle Nazioni Unite per suggellare un nuovo accordo globale per combattere i cambiamenti climatici. In vista di questo vertice cruciale, la CES ribadisce le sue richieste chiavi alle parti, e in particolare verso l'Unione europea, che deve continuare a svolgere un ruolo di primo piano nei negoziati.

Impegni giuridici di tutte le parti basati su responsabilità condivise ma differenziate

Mantenere il riscaldamento globale ben al di sotto di 2°C richiede misure di mitigazione ambiziose al fine di rendere il pianeta carbonio-neutrale entro la fine del 21° secolo, in conformità alle raccomandazioni della quinta relazione di valutazione dell'IPCC. Come primo passo in questa direzione, la conferenza sul clima di Parigi deve consegnare un accordo giuridicamente vincolante, fatto di impegni chiari e comparabili per il 2030 per tutte le parti, che rifletta responsabilità comuni ma differenziate. La COP21 deve anche consegnare una tabella di marcia credibile che combini obiettivi quantificati a lungo termine di riduzione delle emissioni e obiettivi intermedi da raggiungere dalle diverse categorie di paesi. Una raccolta di impegni nazionali non fornirà il genere di svolta politica globale ai cambiamenti climatici che è necessaria con urgenza oggi.

La conferenza di Parigi deve inoltre accelerare l'azione a breve termine contro i cambiamenti climatici, garantendo il rispetto degli impegni esistenti, in particolare nel quadro del protocollo di Kyoto.

Transizione giusta e lavoro dignitoso devono essere parte dell'accordo

Il passaggio da un'economia basata sui combustibili fossili a un'economia senza emissioni di carbonio non può essere fatto senza cambiare, allo stesso tempo, il mercato del lavoro. Mettere la giusta transizione e il lavoro dignitoso al centro dell'accordo di Parigi dimostrerà l'impegno delle parti ad accoppiare la decarbonizzazione delle loro economie con un forte investimento per un'agenda sociale che comprende la creazione di posti di lavoro di qualità, partecipazione dei lavoratori, "inverdimento" di competenze e curriculum, protezione sociale e rispetto dei diritti dei lavoratori. Fare dell'economia a basse emissioni di carbonio una prospettiva auspicabile per tutti è fondamentale per garantire il sostegno pubblico per la transizione.

Equità come pietra miliare

I paesi ricchi devono condurre la lotta globale contro i cambiamenti climatici, non solo riducendo drasticamente le loro emissioni, ma anche offrendo ai paesi più poveri il sostegno necessario per l'attuazione di misure di mitigazione e adattamento. Ciò significa che i paesi sviluppati devono attenersi agli impegni finanziari assunti a Copenaghen. È evidente, tuttavia, che questi impegni non forniranno risorse sufficienti per far fronte alle esigenze finanziarie determinate dai cambiamenti climatici. Tassa sulle transazioni finanziarie, quote dei proventi di meccanismi flessibili, contributi finanziari dai trasporti internazionali, la graduale eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente, sono tutti i modi per generare ulteriori risorse finanziarie per affrontare i cambiamenti climatici. I fondi Pensione, ma anche tutti i tipi di investimenti privati, dovrebbero contribuire alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in un modo che sia socialmente ed ecologicamente responsabile.

Va promossa e riconosciuta la partecipazione di tutti i gruppi

La transizione, che abbiamo davanti, richiede la partecipazione di tutte le parti interessate, e i sindacati hanno un ruolo importante da svolgere nei cambiamenti che questa comporterà per il mercato del lavoro. Da Rio 1992, garantire un'ampia partecipazione del pubblico al processo decisionale è stato identificato come un importante prerequisito per lo sviluppo sostenibile. A tal fine, l'Agenda 21 individua nove principali gruppi della società civile e promuove il rafforzamento del ruolo dei lavoratori e dei loro sindacati. Garantire una rappresentazione completa ed equilibrata di questi gruppi è ormai una pratica comune all'interno del sistema delle Nazioni Unite e i testi dell'UNFCCC non dovrebbero essere un'eccezione. L'accordo di Parigi deve promuovere con fermezza e riconoscere il ruolo svolto da tutti i maggiori gruppi, e in particolare da parte delle organizzazioni sindacali.

Il rispetto dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori

Il futuro regime climatico deve rispettare i diritti umani e dei lavoratori. Tutti i meccanismi, tra cui meccanismi di progetto, devono essere basati su processi decisionali democratici e garantire il rispetto dei diritti umani in tutti i paesi. Le azioni di mitigazione non devono mettere a rischio il diritto alla terra, all'acqua, all'energia a prezzi accessibili e gli altri diritti fondamentali dei lavoratori e delle comunità locali.

Domande prioritarie dei sindacati per la COP21

Vertice sindacale sul clima ITUC Parigi 14-15 settembre 2015

1 - Aumentare l'ambizione e investire nel potenziale occupazionale dell'azione climatica

L'accordo sul clima di Parigi deve garantire che i governi facciano dei passi concreti per ridurre le emissioni prima e dopo il 2020, in linea con un contenimento dell'aumento della temperatura di 2°C. L'accordo deve contenere anche un robusto meccanismo di revisione periodica per innalzare l'ambizione nel corso del tempo.

2 - Finanza climatica e supporto ai paesi più vulnerabili

L'accordo deve prevedere con chiarezza le modalità con cui i paesi sviluppati dovranno soddisfare il loro impegno a mobilitare 100 miliardi di dollari dal 2020 per garantire sufficienti risorse per l'adattamento. Dovrà anche individuare le modalità per aumentare questo impegno dopo il 2020.

3 - Impegno per garantire la giusta transizione per i lavoratori e le loro comunità

L'accordo, nella Sezione operativa, deve includere l'impegno per misure di "Giusta transizione". Ciò è essenziale per sostenere la sfida della trasformazione industriale in tutti i settori, in particolare creando nuovi lavori e mezzi di sussistenza per i lavoratori delle industrie ad alta intensità di emissioni.

Quando leggerete questo articolo saremo nella fase finale della 21ª Conferenza delle Parti (COP21) della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (Parigi 30 novembre-11 dicembre). Sul prossimo numero parleremo degli esiti.

Ricordo di
Pietro Ingrao e Riccardo Terzi

di Carlo Ghezzi, Segretario della Fondazione Giuseppe Di Vittorio

Sono recentemente scomparse due significative personalità della sinistra italiana che, pur con storie personali e con percorsi molto diversi, avevano raccolto nel corso degli anni, con il loro operare e con il loro pensiero, la stima e l'affetto di moltissimi militanti dello schieramento progressista che hanno avuto la fortuna di conoscerli, di ascoltarli e di riflettere sulle opinioni e sulle tesi che hanno via via sostenuto: Pietro Ingrao e Riccardo Terzi.

Pietro Ingrao ci ha lasciato dopo aver compiuto 100 anni, dopo aver attraversato la storia della democrazia italiana e dopo essere stato un protagonista di pagine importanti delle vicende che hanno caratterizzato le scelte politiche e lo stesso modo di essere del Partito Comunista Italiano, del quale è stato a lungo uno degli esponenti più noti e più popolari.
Nella sua bella e lunga vita, in tutti gli incarichi di partito, come nelle Istituzioni repubblicane, con serenità e forte impegno intellettuale ha affrontato, militando nella sinistra, i fatti e le vicende drammatiche e tumultuose del Novecento.
Uomo di cinema, ma anche di poesia, scrittore e saggista, dopo aver preso parte con successo come esponente della Guf ai Littoriali della cultura e dell'arte divenne presto in gioventù un convinto antifascita, poi un militante comunista che ha operato nella clandestinità e nella Resistenza, dove ha dato il suo contributo a riconquistare la libertà e a costruire la democrazia nel nostro paese.
Nell'Italia liberata è divenuto dapprima uno dei giovani dirigenti che collaborarono con Palmiro Togliatti nel forgiare e nel costruire il "partito nuovo" assumendo, nel 1947, e proseguendola per oltre un decennio, la direzione del quotidiano L'Unità; poi, dal 1950, svolgendo anche un'impegnata funzione di parlamentare, un'attività che lo ha sempre appassionato.
Esponente di una tendenza di sinistra nel dibattito interno al Pci, ha duellato a lungo con le posizioni e con le culture politiche espresse sul versante opposto guidate e sostenute soprattutto da Giorgio Amendola.
La sua lunghissima e apprezzata esperienza istituzionale lo ha portato a essere eletto presidente della Camera dei Deputati nel 1976 dopo la grande avanzata elettorale del Pci diretto da Enrico Berlinguer.
Dopo la caduta del muro di Berlino e dopo lo scioglimento del suo partito, che ha contrastato tenacemente sia nelle forme che nei contenuti, ha seguitato ugualmente a militare nel Pds per qualche anno ancora per poi concludere la sua esperienza politica vicino a Rifondazione Comunista.
Per la gente della sinistra italiana Ingrao ha sempre rappresentato un punto di riferimento popolare e prestigioso nelle battaglie per il progresso e per la democrazia ed è stato portatore di uno stimolo costante a concentrare gli sforzi verso i più deboli, verso la parte meno tutelata della società e a sostegno della causa della democrazia e della pace.
È stato un oratore molto apprezzato nei suoi comizi, che risultavano sempre molto partecipati; la sua passione e la sua abilità oratoria erano così pregnanti che perfino all'undicesimo congresso del Pci, tenutosi nel 1966, nel quale le tesi politiche che sosteneva furono battute, e nelle quali tra l'altro sosteneva la fine del centralismo democratico e la più libera dialettica pubblica nel dibattito di partito, il suo intervento fu calorosamente e lungamente applaudito anche da parte di coloro che non condividevano le sue opinioni.
È stato rilevato che egli, autorevolissimo dirigente comunista, era l'uomo del dubbio, e ciò è stato indubbiamente vero. Su un punto però Ingrao dubbi non ne ha mai avuti: sullo stare sempre dalla parte dei lavoratori. Non ha avuto paura di esplorare terreni nuovi né di esprimere il proprio dissenso anche quando questa scelta lo ha esposto a dei sacrifici sul piano politico-personale.
Nel difendere il proprio punto di vista ha tuttavia sempre cercato di assumere una visione nazionale e di tenere vivo il confronto con gli altri, dai diversi movimenti che si sviluppavano nella società ai fermenti presenti nel mondo cattolico.
Le Istituzioni, segnate dai valori della Costituzione, hanno rappresentato per lui un limite entro cui svolgere una corretta competizione di idee ma, al tempo stesso, hanno rappresentato un orizzonte democratico da cercare di allargare ai nuovi soggetti sociali e agli esclusi.
La sua è stata una lunga vita di lotte, di passioni, di vittorie come di sconfitte, nelle quali ha portato costantemente la sua profonda cultura, la sua grande umanità e la sua forte personalità.

Riccardo Terzi è mancato mentre era ancora nel pieno delle sue forze fisiche e intellettuali; apparteneva alla generazione successiva a quella di Ingrao ed è stato per lunghi anni una delle menti più vivaci e più fervide del Pci milanese.
Dirigente della Federazione giovanile comunista provinciale e poi nazionale, è divenuto successivamente segretario della Federazione del Pci di Milano. Nel 1975 è stato tra gli artefici della formazione della giunta di sinistra nella metropoli ambrosiana, guidata dapprima da Aldo Aniasi e poi da Carlo Tognoli.
In quegli anni ha assunto in Consiglio comunale la funzione di capo gruppo del Pci, mentre Claudio Martelli lo era del Psi.
In quegli anni si è contraddistinto per essere stato un coraggioso e isolato critico di Berlinguer e ne ha avversato la nota proposta di "compromesso storico" in nome dell'intesa a sinistra con il Psi, anche se Terzi non è mai stato politicamente e culturalmente vicino ai così detti miglioristi, che rappresentavano la posizione di destra del suo partito e che facevano dell'unità con i socialisti uno dei perni della loro proposta politica. È innegabile che alcune posizioni sostenute da Terzi e alcune sue battaglie gli siano costate, in più di una fase, una certa marginalizzazione politica.
Luciano Lama, nei primi anni Ottanta, gli chiese di lasciare il lavoro a tempo pieno nel partito per passare a quello sindacale e collaborare con la Cgil dopo la storica sconfitta subita alla Fiat, dapprima come coordinatore del gruppo di lavoro dei quadri e dei tecnici della Cgil nazionale e poi di tornare in Lombardia a fianco di Antonio Pizzinato e di Alberto Bellocchio nella segreteria regionale della Cgil, di cui divenne il segretario generale nel 1987.
Fu poi Bruno Trentin a richiamarlo a Roma e a nominarlo, nel 1993, responsabile per la Cgil nazionale del dipartimento delle riforme istituzionali proprio quando, dopo l'emergere dello scandalo di tangentopoli, esplodeva la crisi del sistema politico e istituzionale italiano.
Terzi è stato poi segretario dello Spi-Cgil della Lombardia e quindi componente della segreteria nazionale del sindacato dei pensionati, un incarico che ha ricoperto fino a poche stagioni fa.
Militante e importante dirigente del Pci, ne ha seguito le successive evoluzioni politiche portandovi il suo originale contributo finché, nel 2013, dopo le elezioni finite senza un chiaro vincitore, ha abbandonato il Partito Democratico in polemica con il sostegno al Governo presieduto da Enrico Letta e appoggiato da Silvio Berlusconi.
È rimasto, fino alla sua prematura scomparsa, fedele solo alla Cgil e nella sua lunga e ricca militanza ha sempre tenacemente propugnato la necessità di sviluppare un'intensa e autonoma vita sociale in una società moderna e complessa quale la nostra, da porre alla base della vita politica.
La sua formazione personale e politica è rimasta indubbiamente segnata nel suo più profondo modo di sentire e di operare dagli insegnamenti togliattiani e, non a caso, una delle ultime iniziative da lui promosse, organizzata nella sua Bergamo con il sostegno della Fondazione Di Vittorio, è stata da lui finalizzata a commemorare l'anniversario del celebre discorso tenuto in quella città da Togliatti, nel 1963, sul rapporto con i cattolici, sui destini dell'uomo e sul crinale terribilmente delicato che separa la pace dalla guerra.
Discutendo frequentemente a lungo e a fondo con lui, e per mia fortuna le occasioni non mi sono mai mancate sia nel lavoro, sia fuori dal lavoro, sia nel corso di lunghi e ripetuti viaggi fatti insieme, ho sempre avuto la sensazione che le grandi vicende internazionali lo appassionassero e lo accalorassero meno di quanto non accadesse per altri dirigenti della sua generazione, mentre lo appassionava e lo coinvolgeva maggiormente l'interrogarsi e l'interrogare gli altri sulle trasformazioni economiche, sociali e culturali in atto nel paese e di conseguenza, sul carattere della rappresentanza politica e di quella sociale calando entrambe nel contesto concreto nel quale erano chiamate ad operare.
Ragionando sul sindacalismo confederale esprimeva costantemente una sacrosanta propensione unitaria, forse da lui più sentita rispetto ad altri, mentre il suo operare è sempre stato scevro da ogni forma di settarismo così come dal manifestare malintesi patriottismi d'organizzazione.
È stato fino ai suoi ultimi giorni un infaticabile organizzatore di convegni, di confronti, di occasioni di studio e di discussione. I suoi contatti erano vastissimi e la sua capacità di interlocuzione con personalità portatrici delle più svariate competenze come delle più diverse tendenze culturali era notevole. Ha scritto molto, ha periodicamente riordinato parte dei suoi scritti e ci lascia in questo campo un grande patrimonio che dovremo saper valorizzare.
Riccardo Terzi è stato un dirigente politico e sindacale di valore, un intellettuale di prestigio, caratterizzato da una rara intelligenza critica sempre espressa pacatamente e aliena da ansie come da tormenti.
A chi lo ascoltava, la sua intelligenza critica appariva costantemente intrisa di serena coscienza e di equilibrata fermezza, appariva portatrice di riflessioni, di elaborazioni e di proposte spesso di grande valore. È stato una persona dotata di una straordinaria acutezza, a volte accompagnata da un sottile velo di ironia, che ha davvero contribuito con il suo pensiero, con i suoi interventi e con i suoi numerosi scritti ad animare il dibattito nello schieramento progressista; un dibattito ahimè sempre più povero sia di voci autorevoli sia di strumenti atti a diffonderlo, a farlo conoscere e a farlo crescere.
E gli interventi di Riccardo Terzi non risultavano astratti poiché si fondavano su un'acuta analisi della realtà; un'analisi che sapeva partire dalle motivazioni che lo avevano spinto sin da giovane a schierarsi da una parte ben precisa.
Da quella parte ha scelto di spendere la propria vita.

Roma città da salvare

di Eugenio Stanziale, Segretario Generale Filt-Cgil Lazio

Roma non merita di soffocare nella mediocrità. Per salvarla occorre costruire un nuovo modello di mobilità e accessibilità riorganizzando il TPL intorno ai nodi ferroviari e metropolitani, razionalizzando i collegamenti e gli orari, intrecciando le esigenze individuali con quelle collettive, investendo coraggiosamente nelle infrastrutture della mobilità sostenibile, immaginando anche una politica degli orari della città diversa, più aperta e accogliente.

Il Giubileo Straordinario della Misericordia, proclamato da papa Francesco per l'anno 2016, è stata un'altra di quelle occasioni che questa città ha perso per abbandonare il suo stato di piccola capitale provinciale e provare a definirsi come metropoli, centro culturale, economico e sociale, traino virtuoso del paese.
Invece, Roma, i suoi gruppi di interesse politico, economico, sociale, i suoi cittadini, non riescono ad abbandonare una visione mediocre di città che vive principalmente sulla rendita immobiliare, sulla speculazione fondiaria e sulla pubblica amministrazione. Roma è una città che ha enormi punti di eccellenza che, però, non riescono a diventare sistema, principalmente perché il legislatore italiano non ha voluto mai attribuirgli concretamente lo status di Capitale d'Italia. Roma è oggi equiparata città metropolitana al pari di Milano e Napoli; purtroppo sfugge al legislatore la complessità e la peculiarità di una città unica al mondo. Roma ha bisogno innanzitutto di una profonda riforma amministrativa e politica.
Questo non toglie le sue colpe, che sono nell'incapacità culturale e intellettuale, da parte delle componenti produttive e sociali della città, delle sue classi dirigenti, della politica e della stessa società civile di agire e pensare diversamente dallo stereotipo con cui è descritta e rappresentata. È una città perduta, che non ha saputo darsi una vocazione e un'identità precisa. Città persa tra il cinismo quotidiano e la piccola e grande corruzione, che sono gli elementi che ormai la caratterizzano, e non solo agli occhi dell'opinione pubblica mondiale. Roma è una città di relazioni che si compiace nella forma allontanando le soluzioni.
Una metropoli per dirsi tale deve affrontare il tema della mobilità urbana e della accessibilità. La non organizzazione della mobilità, spesso abbandonata a se stessa, influisce sulla percezione negativa che i cittadini e i turisti hanno della nostra città. La politica romana non ha mai avuto la capacità di intervenire con indirizzi e programmazione sulla mobilità, così come, in verità, sui tanti aspetti che caratterizzano la vita quotidiana della città.
La società di trasporto pubblico, Atac, è tutti i giorni sui media accusata di inefficienze e scandali. Tutto questo l'ha ancor più indebolita fino ad arrivare alla situazione paradossale in cui è la proprietà stessa, il comune di Roma, la giunta, il consiglio, i partiti, che attaccano il management da loro stessi nominato. Un caso di studio su come non devono essere governate le aziende pubbliche.
Le vittime di questo sistema sono principalmente i pendolari e i cittadini. Attraversare Roma con i mezzi pubblici di superfice o con la metropolitana è spesso un'avventura; non sai mai come va a finire. Per quello che sopportano i pendolari romani e gli utenti, anche occasionali, sono dotati di una pazienza infinita. Ritardi incomprensibili e mai annunciati, corse soppresse senza spiegazioni, rotture improvvise, autobus e vagoni della metro sporchi, persone stipate su mezzi in cui si viaggia in situazioni promiscue, ognuno appoggiato all'altro. Le metropolitane e gli autobus sono il regno di borseggiatori impunemente pronti a colpire. Per questi e tanti altri motivi il trasporto pubblico, che è lo specchio di una città, non è efficace né sostenibile né affidabile.
Questo, nel tempo, ha prodotto uno scollamento profondo tra cittadinanza e lavoratori del trasporto che noi dobbiamo provare a ricucire. Cambiando, se necessario, anche la modalità del conflitto. Spesso ci sfugge che c'è un legame diretto tra la mobilità, la vita quotidiana e la salute dei cittadini.
Atac è il paradigma di Roma. Una città che non regge il confronto con nessuna capitale europea. Ogni giorno circolano per Roma quasi due milioni di veicoli privati. Il trasporto pubblico locale è al collasso. Entrare a Roma è un'odissea, tra parcheggi che non si trovano, traffico anarchico, macchine in doppia fila e regole del codice della strada che non sono rispettate da nessuno. L'azienda di trasporto pubblico è stata abbandonata dalla stessa politica che ha creato il mostro: oggi tutti quanti ne disconoscono la paternità. In più, organizzazioni sindacali relativamente rappresentative che, forti del proprio potere

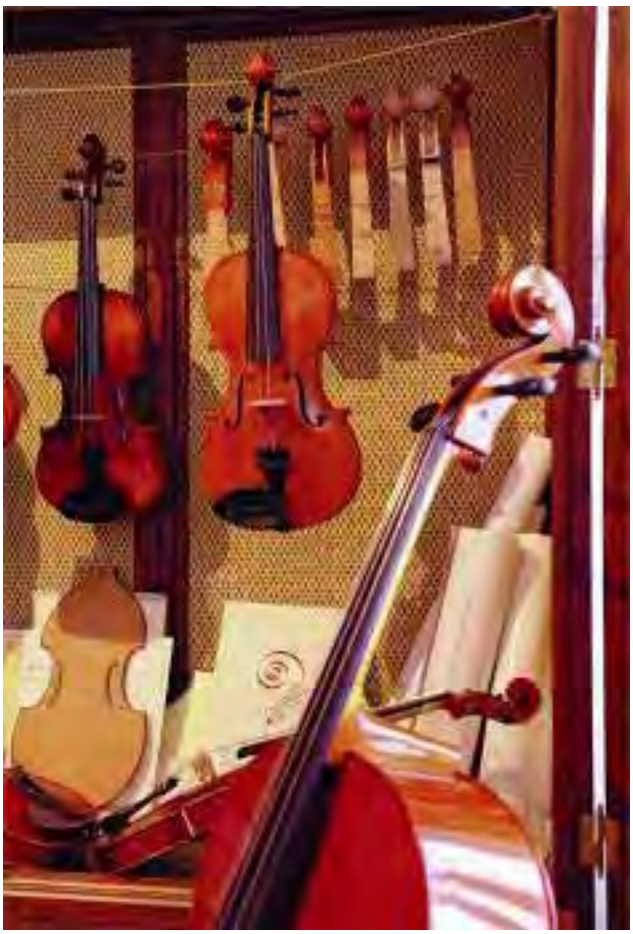
contrattuale ricattatorio, ciclicamente mettono la città in ginocchio, senza mai porsi il problema del costo ambientale e del disagio collettivo che creano.
I cittadini, gli utenti, i pendolari non distinguono e da qui la percezione negativa che si riverbera su tutti i sindacati. Certo, se Atac va male, non è colpa degli operatori che comunque, nelle condizioni date, si prodigano per portare avanti al meglio il servizio. Operatori che, al netto degli errori e delle responsabilità, sono dileggiati dall'opinione pubblica e, ultimamente, anche vittime di aggressioni da parte dei pendolari, cittadini che, non dimentichiamoci, hanno nel mezzo pubblico l'unica opportunità per potersi recare al lavoro, a scuola, all'università.
Anni di assenza di investimenti, di occupazione della politica da parte dell'azienda, di dirigenti che rispondono a logiche referenziali, di incapacità di direzione e di organizzazione, di manutenzione che non è mai stata fatta, hanno prodotto questo risultato. Oggi sparare sull'azienda è uno sport che va per la maggiore, ma sicuramente non migliora il servizio. Non c'è bisogno né di maghi né di commissari, bensì di una volontà collettiva e di investimenti certi nella direzione di offrire un servizio all'altezza di una metropoli moderna.
In un convegno di alcuni anni fa, si diceva che "Roma non sarà salvata fintanto che non si riformerà il trasporto pubblico locale"; noi aggiungiamo, però, che il collasso della mobilità nella nostra città è dovuto, anche e soprattutto, a politiche edilizie e urbanistiche che hanno privilegiato lo scempio edilizio, l'occupazione del suolo, l'abbandono delle periferie. Le cosiddette élite dominanti della città, nella visione piccola e mediocre di cui dicevo prima, hanno perseguito un unico e immediato obiettivo: i propri interessi. Ripensare Roma significa anche ripensare un modello di sviluppo che ha prodotto danni e reso asfittica questa città.
Il Giubileo poteva, invece, essere l'occasione per cominciare a pensare e costruire un nuovo modello di mobilità e accessibilità, riorganizzando il TPL intorno ai nodi ferroviari e metropolitani, razionalizzando i collegamenti e gli orari, aumentando la velocità media e i percorsi protetti, le corsie preferenziali, i parcheggi, intrecciando le esigenze individuali con quelle collettive, investendo coraggiosamente nelle infrastrutture della mobilità sostenibile, immaginando anche una politica degli orari della città diversa, più aperta e accogliente. Insomma non basta tagliare i costi, cambiare i dirigenti e praticare la trasparenza nelle gare d'appalto; il tutto deve essere accompagnato da una visione e dalla Politica che è la grande assente di questi anni e che ha favorito il corporativismo e i privilegi interni all'azienda.
La cittadinanza, gli stessi operatori della mobilità devono pretendere molto di più, allearsi in un progetto condiviso. In questo contesto, tra mille difficoltà e incomprensioni, anche noi ci siamo messi in discussione e fatto la nostra parte. L'accordo sottoscritto a luglio, che tante polemiche ha suscitato, va in questa direzione. Un accordo che ha l'obiettivo di evitare conflitti improduttivi, razionalizzare il modello organizzativo, garantire lavoro, occupazione, reddito. Non seve a nulla urlare e sbraitare, anzi, nella stragrande maggioranza dei casi, questo va ad alimentare coloro i quali pensano e agiscono perché Atac, così come tutte le aziende municipalizzate, siano semplicemente privatizzate. Siamo convinti che la parte più matura e responsabile dei lavoratori e delle lavoratrici ha compreso lo sforzo che noi stiamo facendo. Anche perché questa è l'unica strada che noi conosciamo e pratichiamo: diritti e doveri per offrire un servizio di qualità ai cittadini.

La mobilità a Roma è ormai una priorità nazionale. I partiti romani, avvitati su se stessi e al loro interno dilaniati da protagonismi e interessi di gruppi di potere, non sono stati in grado di offrire alla città un modello di sviluppo e di crescita diversa. La giunta Marino, al di là dei limiti e del vergognoso attacco mediatico al quale è stato sottoposto il sindaco, ha perso subito la sua spinta propulsiva e non ha mai avuto una forte sintonia con la cittadinanza. La farsa delle sue dimissioni, se non fosse tragica nelle sue conseguenze, racconta il vuoto della politica romana. Classe dirigente e società civile, accomunati da uno stesso declino morale, dimostrano una incapacità a leggere il contesto e ad avere una visione d'insieme. Ora si pensa di risolvere il tutto con la nomina di un commissario, ma senza l'impegno, la partecipazione, la politica, Roma rischia di finire in un buco nero e con lei l'attuale azienda di trasporto pubblico locale e i suoi lavoratori.
Sull'Atac, così come per altri aspetti, il comportamento della politica e delle forze sociali è stato ondivago e spesso contraddittorio. Oggi, più che del commissario, c'è bisogno di risorse e investimenti, di una volontà comune, di abbandonare un passato che ha prodotto solo danni e inefficienze. Abbiamo bisogno di un'azienda dei trasporti che sappia coniugare, in un ambito territoriale ottimale, il diritto alla mobilità come elemento caratterizzante all'interno del concetto più ampio dei diritti della cittadinanza. Atac è un bene al servizio della collettività e non nella disponibilità della gestione della politica, dei partiti e delle loro consorterie.
Sicuramente anche noi, in questi anni, non siamo stati esenti da errori ma, essendo convinti che in questa età delle incertezze non esistono modelli applicabili universalmente, ci stiamo battendo per una mobilità sostenibile, al servizio dei cittadini e della città, che sia in grado di mettere insieme le istituzioni locali, Regione e Comune, il Governo nazionale, e soggetti industriali competenti. Essendo le risorse finanziare scarse, solo una programmazione pubblica di indirizzo e controllo, con una visione di quello che si vuole fare, senza guardare in faccia privilegi, interessi e altro, sarà in grado di offrire una politica di mobilità collettiva incardinata all'interno di una strategia complessiva, perché il trasporto pubblico a Roma non è, come molti vogliono far credere, un problema di spending review bensì una leva di sviluppo per la città e per l'intera regione. Bisogna pensare e agire in grande e dobbiamo allargare il ragionamento: Fiumicino, per quanto riguarda l'aeroporto, Civitavecchia perché è il porto di Roma, sono gli assi intorno ai quali costruire un piano regionale della mobilità e dello sviluppo he abbia la capacità di guardare oltre.
Roma non merita di soffocare nella mediocrità; c'è bisogno di una Primavera di rinascita. Noi siamo pronti a fare la nostra parte.

“Vogliamo essere la porta del sud Europa”

di Natale Colombo, Segretario Generale Filt-Cgil Campania

L’adozione del Piano Nazionale Strategico dei Porti e della Logistica, volto alla creazione di un sistema integrato di reti infrastrutturali per rendere competitivo il Paese nell’ambito del mercato internazionale, assieme ad altre azioni di politica economica dei trasporti in corso di adozione, possono contribuire a una più equa distribuzione delle risorse e delle opportunità di sviluppo, costituendo un’occasione concreta per il rilancio del Mezzogiorno.



Il momento di grande rilancio dei traffici marittimi del bacino mediterraneo impone una riflessione sul ruolo dei porti del Mezzogiorno.
Tra il 2000 e il 2014, il traffico delle merci attraverso il Canale di Suez è aumentato del 120 per cento. Nel solo 2014, vi sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci e oltre 17.000 navi. Il 50% circa del traffico del Canale è rappresentato da navi container.
Il Nuovo canale di Suez inaugurato il 6 agosto 2015 – secondo lo studio presentato da Srm – consente una riduzione dei tempi di percorrenza che ora sono stimati in 6-7 ore e porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49).
Pertanto l’Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transhipment nell’area Med, potrebbe essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170mila Teu.
È oggi più che mai urgente investire sui porti e sulla logistica.
Il Mezzogiorno, in particolare, che trasporta il 75% del proprio export su navi, potrebbe avvantaggiarsi e superare il ruolo di marginalità in cui è stato relegato dal grave ritardo dell’Italia nell’adozione di una politica nazionale dei trasporti.
Sebbene fino ad oggi l’Italia meridionale abbia sempre sofferto la condizione di “perifericità” rispetto all’area “mittleuropa”, oggi ha finalmente la possibilità concreta di recuperare una propria centralità nel ricco scacchiere dei traffici intercontinentali che del Mediterraneo ne fanno la principale porta di ingresso per i notevoli flussi commerciali tra Europa, Africa, Oriente e Americhe.
“Noi vogliamo essere la porta del Sud Europa” per il trasporto delle merci. L’ha detto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ricordando come recenti studi abbiano messo in luce che i ritardi nella logistica costano al paese 40 miliardi l’anno. Un’opportunità, questa, da perseguire attraverso gli investimenti necessari a realizzare un sistema di infrastrutture di collegamento e d’interscambio pari ai grandi hub portuali delle regioni europee più avanzate.
In questa direzione si è mossa l’Unione europea con il regolamento comunitario di dicembre 2014, che ha ridisegnato le principali linee di traffico in base alle quali rielaborare le politiche di investimento infrastrutturale.
E in questa direzione sembra finalmente andare il Governo italiano con l’adozione del Piano Nazionale Strategico dei Porti e della Logistica, volto alla creazione di un sistema integrato di reti infrastrutturali che possa rendere competitivo il Paese nell’ambito del mercato internazionale.
Un progetto di crescita e di sviluppo che prevede interventi – infrastrutturali e non – volti a rendere più efficiente la rete complessiva dei trasporti: fluidificare i collegamenti tra i varchi portuali e la rete autostradale; creare aree e piazzali per la sosta dei non semoventi a servizio dei terminali Ro-Ro e per la razionalizzazione dei flussi; porre le condizioni per un progressivo sviluppo di terminali dedicati al traffico Ro-Ro all’interno dei principali scali nazionali; creare lo sportello unico per le pratiche amministrativo-doganali; prevedere l’adozione di ITS (intelligent transportation systems) per facilitare le comunicazioni e il trasferimento di informazioni, comunicazioni e documenti così da contenere i tempi complessivi del viaggio. Sono solo alcune delle misure di modernizzazione di cui il Paese ha bisogno.
Altre azioni di politica economica dei trasporti sono poi in corso di adozione a livello nazionale e comunitario: è proprio di questi giorni la notizia di una proposta di stanziamento dell’Unione

Europea attraverso i fondi CEF per la progettazione di un nuovo strumento destinato a incentivare l'uso delle autostrade del mare che si chiamerà Med Atlantic Ecobonus e che, proposto su iniziativa dell'Italia, dovrebbe riguardare praticamente tutti i Paesi europei affacciati sul Mediterraneo a partire dal 2017.
Di autostrade del mare si parla inoltre per il cd.'marebonus', da introdurre nell'ambito dell'iter di conversione della legge di Stabilità, come misura di sostegno al 'combinato marittimo' per rilanciare le autostrade del mare.
Sono tutte azioni che, se realizzate, contribuiranno a una più equa distribuzione delle risorse e delle opportunità di sviluppo, costituendo un'occasione concreta per il rilancio del Mezzogiorno: il trasporto porta ricchezza!
Un ruolo centrale riveste lo stato di attuazione del Piano strategico nazionale della Logistica e della Portualità: siamo tutti in attesa del primo decreto attuativo della riforma dei porti, relativo alla governance, attualmente all'attenzione del Ministro della Pubblica Amministrazione Marianna Madia.
Bisogna puntare alla realizzazione di un sistema portuale capace di assumere il ruolo di vera e propria piattaforma di integrazione dei sistemi intermodali dei traffici terra-mare, con spiccata capacità di intercettare i flussi di scambio e di interconnettere i grandi corridoi industriali.
Urge davvero un'azione di governo che porti all'adozione dei regolamenti per lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo, così come ai collegamenti dell'Ultimo miglio tra le infrastrutture ferroviarie e stradali con i porti, attraverso i contratti Anas e RFI.
Potenzialità e capacità di sviluppo infrastrutturale che vanno accompagnate con azioni programmatorie e di intervento di rapida esecuzione per recuperare i notevoli ritardi accumulati per gli escavi e i dragaggi, per un rilancio della governance delle Autorità portali che, come quella di Napoli, sono state penalizzate dai troppi mesi di commissariamenti e dai localismi che a oggi hanno di fatto prodotto una fisiologica stagnazione delle criticità.
Il sistema portuale campano va affidato a un'Authority capace di coniugare l'offerta di oggi con la domanda di domani, la cui alta

specializzazione consenta di realizzare quegli interventi infrastrutturali necessari a dare continuità ed efficienza in tutti quei servizi che rappresentano la spina dorsale di un'offerta universale pronta a competere con gli altri gate del mediterraneo.

SIC *(Sicurezza, Intermodalità, Competitività)*

Un Progetto di crescita e di qualità del sistema logistico, marittimo e portuale del Tirreno.

di Fabio Giovagnoli, Presidente IRES Toscana

Lo scorso 5 Novembre, si è svolta Genova la Conferenza di capitalizzazione del programma Marittimo Transfrontaliero, Italia - Francia 2007- 2014. In questo incontro, al quale hanno partecipato tutti i soggetti che hanno dato vita alle attività previste nel programma operativo, sono stati presentati quattro progetti, considerati buone pratiche anche per il futuro in vista della nuova programmazione 2015-2020 che sta iniziando ora. Fra i progetti individuati vi è SIC promosso da un partenariato di cui fa parte attiva IRES Toscana.
SIC nasce dall'esigenza di proiettare le dinamiche dei trasporti, in particolare quelle relative ai porti e alla navigazione, in una prospettiva più ampia di qualificazione economica, dove la questione della sicurezza diventa non solo una risposta dovuta ai lavoratori e passeggeri, ma anche un'offerta economica che le imprese possono vantare in campo competitivo.
Queste convinzioni sono alla base della formazione di un partenariato, italiano e francese, che ha sviluppato una capacità progettuale in grado di rispondere agli interrogativi sul rapporto fra efficienza e sicurezza, messa in discussione, pochi mesi prima del lancio di progetto, dalla tragedia della Costa Concordia, arenata a pochi chilometri dallo scenario progettuale.
Di questo partenariato hanno fatto parte: l'Autorità Portuale di Piombino come capofila e responsabile del progetto; l'Autorità Portuale di Livorno; la Regione Toscana; la Provincia di Livorno; la Chambre de Commerce di Bastia; Corsica Ferries; Moby (solo per un primo periodo) e IRES Toscana che, oltre a gestire le parti più propriamente economiche del progetto, ha garantito un proficuo e alto coinvolgimento del sindacato, sia territoriale (la CGIL di Livorno) sia di categoria (Filt Regionale e Provinciale).
È stato grazie a questa funzione di collegamento di IRES che alcune questioni relative alla sicurezza e all'organizzazione del lavoro marittima e portuale sono state affrontate con correttezza e rispetto delle relazioni sociali che si sono dimostrate sempre all'altezza della situazione.

Quali sono i contenuti e le finalità di SIC?

Il progetto Sicurezza Intermodalità Competitività (SIC) si propone di migliorare la competitività del sistema dei collegamenti marittimi dell'area transfrontaliera Toscana- Corsica attraverso l'innovazione dei servizi connessi e dei sistemi di sicurezza dei porti interessati.

3 filoni di intervento sono stati previsti per il raggiungimento della finalità generale:
- sistema informatico
- miglioramento della sicurezza dei passeggeri
- azioni di miglioramento dell'intermodalità

In concreto, il progetto SIC è rivolto al miglioramento della programmazione dei collegamenti Toscana-Corsica e dei servizi connessi, grazie all'elaborazione sistematica dei dati forniti da un sistema informatico innovativo collegato in rete nello spazio transfrontaliero e al miglioramento della sicurezza di trasporto dei passeggeri e della prevenzione degli incidenti sul lavoro nelle aree portuali transfrontaliere interessate al progetto. Queste finalità sono state perseguite attraverso il monitoraggio dell'impiego dei trasporti multi-modali (autobus/treno/auto/nave) dei passeggeri in arrivo/partenza nelle aree portuali Toscana - Corsica e il monitoraggio del flusso passeggeri in entrata/uscita dalle navi, al fine di migliorare i sistemi di sicurezza sia a terra sia a bordo, sempre tramite la realizzazione del sistema informatico. Inoltre, nell'ambito del progetto saranno studiate e poi adottate misure di sicurezza specifiche per target deboli (donne incinte, bambini sotto i 12 anni, persone a mobilità ridotta).

Attraverso il lavoro svolto fra i partner, sono stati raggiunti i seguenti obiettivi

Miglioramento del Sistema informatico
Realizzazione del sistema informatico di scambio informazioni sui passeggeri imbarcati sulle navi di Corsica Ferries in partenza/arrivo nei porti di Piombino, Livorno e Bastia.
Collocamento di display informativi per i passeggeri nei porti di Piombino, Livorno, Savona, Bastia e su 2 navi di Corsica Ferries sulle partenze/arrivi delle navi; informazioni sui posti disponibili parcheggio a Livorno (grazie al collegamento sistema 3i infomobilità della Regione Toscana).

Firma di un agreement per il mantenimento del sistema informatico creato (incluso in un unico protocollo sulla sicurezza).
I soggetti firmatari s'impegnano a garantire la continuità operativa del sistema informatico SIC volto all'elaborazione sistematica e all'interscambio dei dati tra i partner relativi all'organizzazione dei servizi di collegamento Toscana-Corsica.
Di seguito sono specificate le azioni di mantenimento:

- Garantire la continuità operativa dei sistemi hardware e software che compongono il sistema informatico SIC di interscambio dati tra i 3 porti e la compagnia di navigazione Corsica Ferries;
- Garantire la continuità operativa dell'interscambio dati con il sistema di infomobilità della regione Toscana;
- Garantire la continuità dello scambio dati tra porti e compagnia di navigazione Corsica Ferries per quanto attiene le tratte Piombino-Bastia e Livorno-Bastia.

Al fine di garantire l'attuazione di tali azioni di mantenimento, è individuato un organigramma per la gestione del sistema informatico con relativi referenti e ruoli.

Sicurezza
Realizzazione di un percorso partecipativo con coinvolgimento di stakeholder responsabili della sicurezza nei porti, sulle navi di Corsica Ferries e rappresentanti sindacali, per l'individuazione delle criticità e buone pratiche esistenti nell'ambito della sicurezza nei porti di Livorno, Piombino, Bastia e sulle navi di Corsica Ferries.

Firma di Protocollo sulla sicurezza

1. Linee guida per la realizzazione della segnaletica interna ed esterna in ambito portuale.
2. Gestione e coordinamento delle informazioni da fornire ai passeggeri prima dell'imbarco.
3. Informazioni ai passeggeri durante la navigazione.
4. Gestione dei servizi in favore dei PMR ("carta dei servizi e dei diritti del PMR").
5. Salvaguardia dei bambini.
6. Agreement informatico.
7. Incontri periodici di coordinamento tra gli operatori economici del porto.
8. Rete permanente transfrontaliera per la sicurezza.

Intermodalità
Dall'analisi dei dati, rilevati attraverso l'indagine svolta sulle navi nelle tratte Livorno/Savona-Bastia effettuata tra luglio e ottobre 2014, abbiamo potuto documentare le caratteristiche del viaggiatore tipo che visita la Corsica partendo dai porti analizzati. Si tratta principalmente di italiani, seguiti da francesi e tedeschi. Sono famiglie con i figli, oppure coppie. Hanno un'età media tra i 36 e i 45 anni. Si muovono con la propria automobile e, per usare un mezzo pubblico, richiedono un ottimo servizio e/o a basso costo. Quando usano il mezzo pubblico, preferiscono utilizzare il bus oppure il treno+bici (soprattutto gli stranieri). La maggioranza si muove per trascorrere una "vacanza stabile" e ripetono il viaggio più volte nel tempo.

Da ciò potremmo dedurre che si tratta di un passeggero che vuole una vacanza tranquilla, durante la quale riposarsi e stare con la famiglia. Vuole essere indipendente e facilitato negli spostamenti (chi si muove con i figli lamenta il problema del trasferimento dei bagagli). È attento a quanto spende (alcuni sarebbero disposti a utilizzare un mezzo pubblico se il costo permettesse un risparmio rispetto all'uso di un mezzo proprio). La nazionalità e la cultura incidono sullo spostamento dei viaggiatori: i tedeschi sono più propensi a utilizzare un mezzo pubblico rispetto ai francesi o agli italiani, e si muovono nell'arco di tutto il periodo monitorato rispetto ai secondi, che si muovono prevalentemente in agosto (con una eccezione dei viaggi in ottobre dei francesi, probabilmente legati al possesso di seconde case in Corsica).
Per quanto riguarda l'incremento dell'uso dei mezzi pubblici in intermodalità, l'analisi ha mostrato che il loro utilizzo è in crescita nonostante sia in aumento anche l'uso dell'automobile privata.
Il progetto sta attuando delle attività e ha messo in luce delle tendenze, che potrebbero incrementare l'uso degli spostamenti attraverso l'intermodalità, che possono essere descritte come punti di forza. Allo stesso modo, possiamo descrivere le criticità che, se non gestite, potrebbero rallentare tale incremento.
Con la conclusione di SIC, i partner hanno deciso di continuare la cooperazione nell'ambito del nuovo programma marittimo Italia Francia 2020. L'esperienza fatta ci permette oggi di poter utilizzare le opportunità europee per affrontare i nodi strategici dei trasporti, della logistica integrata e, soprattutto, della sicurezza che non sempre è ai primi posti nell'attenzione dei soggetti interessati.

Aeroporto di Catania, occasione per il Sud

di Alessandro Grasso, Segretario Generale Filt-Cgil Catania

L'aeroporto Fontanarossa di Catania, certamente la più importante infrastruttura della rete della mobilità e dei trasporti della Sicilia, è, con i suoi sette milioni e mezzo di passeggeri tendenti all'aumento, senz'altro il primo aeroporto del Sud.
È, inoltre, stato inserito fra i dodici scali di rilevanza strategica nel piano nazionale degli aeroporti ma, fatto assolutamente negativo, non fa parte della rete TEN-T (le reti di trasporto trans-europee). Ciò a causa della mancanza di intermodalità e, quindi, di connessione con la rete ferroviaria e di gravi carenze del sistema dei parcheggi intorno all'aerostazione, oltre al mancato raggiungimento del milione di abitanti dell'area metropolitana catanese.
Appare chiaro che i requisiti di efficiente intermodalità e parcheggi adeguati sono essenziali e possono, con l'impegno di tutti, a iniziare dalle istituzioni locali e centrali, per troppo tempo colpevolmente disattente e negligenti, essere conseguiti, consentendo cosi allo scalo catanese l'ingresso nella rete TEN-T.

Oggi Fontanarossa è catalogato dalla commissione Infrastrutture e Trasporti della Conferenza nazionale Regioni e province autonome tra gli aeroporti "core", nella rete "core comprehensive network", ma è escluso da tutta una serie di finanziamenti strutturali comunitari.
Va, comunque, detto che importanti risorse economiche sono già state impegnate e altre sono in avanzata programmazione. Infatti, l'accordo di Programma stipulato tra ENAC e SAC (Società di Gestione) prevede di spendere su Fontanarossa ben ottanta milioni di euro, oltre ai trentatré già spesi che consentiranno, a breve, l'ampliamento del terminal di circa diciottomila metri quadrati, oltre alla riqualificazione del vecchio terminal arrivi e alla realizzazione di un piano parcheggi che garantirà circa tremilacinquecento nuovi stalli. Ma quello che resta assolutamente vitale per Catania è prevedere l'interramento del binario ferroviario che lambisce l'aeroporto, per permettere l'allungamento della pista di circa cinquecento metri consentendo, cosi, agli aeromobili che operano su rotte intercontinentali, il decollo e l'atterraggio a pieno carico, fatto questo che abiliterebbe lo scalo a divenire pienamente un aeroporto intercontinentale, mettendo Catania al centro delle rotte turistiche e commerciali dell'Europa del Sud.
Appare evidente che tutto ciò avrebbe un effetto rilevante sia sulla vita dell'aeroporto stesso sia sullo sviluppo economico e occupazionale, non solo della Sicilia orientale, ma delle sette provincie che, di fatto, utilizzano Fontanarossa. Va, infatti, rilevato che la Sicilia sconta una pesantissima marginalità che la penalizza fortemente sotto il profilo sia della commercializzazione di quanto prodotto in loco sia da un punto di vista dell'appetibilità del nostro territorio per lo stanziamento di nuove attività economiche, considerato anche che il sistema portuale è totalmente carente cosi come quelli viario e ferroviario. Resta, pertanto, vitale l'apporto dato dallo scalo catanese che, se adeguatamente potenziato, potrebbe ancor più divenire un volano di sviluppo del nostro territorio.
La Filt-Cgil catanese, insieme alla Confederazione, ha, ormai da molti anni, portato avanti una dura battaglia per giungere a quanto ho sinora descritto, ma la totale mancanza di progetto di sviluppo dei governi regionale e nazionale e la cecità dei gruppi dirigenti a tutti i livelli della provincia di Catania non ha consentito di ottenere importanti risultati. Sino a oggi, sono stati mancati troppi importanti appuntamenti, cosi, mentre gli altri Paesi rivieraschi del Mediterraneo hanno potenziato i loro aeroporti, quello di Catania è,

nonostante la nuova aerostazione e le migliorie che ho prima descritto, assolutamente insufficiente a reggere la competizione con gli altri scali.
È bene, a questo punto, sottolineare che l'aeroporto Vincenzo Bellini (Fontanarossa) impiega circa milleduecento addetti con il CCNL del trasporto aereo (circa novecento) e di Assologistica (circa trecento); infatti, il primo si applica alla SAC, nei quattro Handlers e nelle aziende di Catering che vi operano e il secondo, in modo assolutamente ingiustificato anche se abbiamo recentemente ottenuto l'apertura di un tavolo tecnico per la sua modifica, presso la SAC Service, una società strumentale del gestore aeroportuale SAC che fornisce servizi vari, a cominciare dalla Security aeroportuale e dal PRM (Passeggeri Ridotta Mobilità) per finire nei parcheggi e nel servizio informazioni al passeggero.
A questi vanno aggiunti circa ottocento addetti delle varie attività commerciali, delle pulizie, dell'autonoleggio e, più in generale, dell'indotto. Questa sommaria descrizione ci aiuta a comprendere come Fontanarossa sia una realtà complessa con equilibri delicati che è, insieme, porta d'ingresso della Sicilia e anche grande contenitore di aziende, lavoratori, storie umane e professionali e, anche, storie di lotta per i diritti, i salari e il rispetto del ruolo delle Organizzazioni Sindacali.
La Filt-Cgil si è sempre distinta per una attività frenetica volta alla tutela dei livelli occupazionali e salariali sin dal momento più difficile, quello che ha segnato la fine del monopolio, con l'ingresso di un secondo handler, quando si sono evidenziati tutti i rischi che il passaggio di fase imponeva a tutti noi. Sin da allora abbiamo scelto di percorrere la strada maestra della tutela dei livelli occupazionali, cercando di ridurre al minimo i danni ai salari e condividendo con le lavoratrici e i lavoratori ogni cosa, compiendo le scelte, anche le più difficili, con percorsi decisionali chiari e democratici. Tutto questo avveniva nel 2003, da allora gli handlers sono divenuti quattro, i lavoratori impegnati in questo settore sono circa settecento, siamo riusciti, mantenendo un livello di lavoro unitario con Fit-Cisl, UILtrasporti, e UGL T.A. a non perdere posti di lavoro; anzi abbiamo quasi prosciugato il precariato, con accordi di stabilizzazione, con i quali abbiamo dato una prospettiva di lavoro a tempo indeterminato a circa duecento lavoratori.
Adesso la sfida è rappresentata dalla clausola sociale, dal CCNL di settore e, per quel concerne Catania, dal riuscire, in accordo con ENAC e SAC, a limitare gli handlers, cosi come già fatto a Roma Fiumicino, definendone il numero e selezionando gli operatori con un bando di gara. Questa procedura, unitamente alla clausola sociale e al CCNL di settore, consentirebbe di continuare a lavorare in regime non di monopolio e ci darebbe la possibilità, una volta limitati gli handlers, di evitare la gara al ribasso per assicurarsi i clienti/vettori, che ora, invece, caratterizza il nostro aeroporto, con danni rilevanti, con aggravi di costo e, soprattutto, con un rischio continuo per i lavoratori di essere espulsi dal processo produttivo. Va precisato, inoltre, che allo stato attuale la concorrenza spietata dettata da un mercato libero senza regole rischia di provocare dumping salariale, di restringere i diritti dei lavoratori, di peggiorarne le condizioni di lavoro e di pregiudicare complessivamente sia la qualità del servizio sia, soprattutto, la sicurezza.
È assolutamente evidente che il rinnovo del CCNL di settore è fondamentale perché ci consentirà di mantenere l'unità del comparto, di ribadire il valore del CCNL come autorità salariale nazionale e di normare la clausola sociale che è l'unico strumento che può consentire di passare dalla strettoia dei cambi di handler da parte delle compagnie aeree senza cadere nella macelleria sociale.
La Filt-Cgil catanese, unitamente alla Confederazione, sta cercando, considerato quanto deciso dalla recente Conferenza di Organizzazione, di sperimentare su un sito complesso quale Fontanarossa la costituzione di un livello Confederale, la Camera del Lavoro dell'aeroporto di Catania, che al suo interno riesca a tenere le esigenze dei lavoratori più forti (Gestore Aeroportuale), di coloro che sono più esposti alla concorrenza (Handlers) con quelle dei lavoratori più deboli, a causa dei cambi di appalto o del susseguirsi di datori di lavoro diversi (ad esempio i dipendenti delle Cooperative di Pulizia o i lavoratori degli Operatori Commerciali). Stiamo, inoltre, provando a coinvolgere la SAC a farsi con noi promotrice di un sistema di regole che tenti di dare un minimo di tutela ai lavoratori del commercio impegnati presso gli operatori commerciali e, coinvolgendo anche le categorie interessate, di dar vita a un contratto di sito.
Concludendo, desidero sottolineare il nostro continuo sforzo di promuovere, all'interno di tutte le aziende, giovani quadri, cercando di offrire loro anche momenti formativi promossi con le pur limitate risorse. Stiamo, insomma, cercando di mantenere la nostra FILT dentro il percorso ambizioso che ci indica la Conferenza di Organizzazione. Proprio per questo stiamo lavorando per arrivare, possibilmente senza strappi del quadro unitario, alle elezioni delle RSU, in modo da compiere definitivamente il percorso che consegna alle lavoratrici e ai lavoratori la titolarità, insieme alla categoria provinciale, della trattativa.

Tutelare chi lavora su strada

di Tatiana Fazzi, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Decreto interministeriale 4 marzo 2013, *Segnaletica stradale per attività lavorative svolte in presenza di traffico veicolare*. Facciamolo rispettare.

Il Decreto interministeriale del 4 marzo 2013, frutto di un lungo lavoro che ha visto la partecipazione dei ministeri competenti (Lavoro e politiche sociali, Salute, Infrastrutture e trasporti), delle parti datoriali (Aiscat e Anas in primis) e delle organizzazioni sindacali, rimane ancora per molti sconosciuto o scarsamente approfondito.
Per tutti noi, invece, che ci occupiamo quotidianamente delle lavoratrici e dei lavoratori che operano su strada, dovrebbe diventare un punto di riferimento fondamentale per tutelare al meglio la loro sicurezza.
È, infatti, noto come, spesso, l'infortunio di un lavoratore che esercita la propria attività su strada, sia esso un camionista o un operaio impegnato nella manutenzione viaria o in un'attività di ausilio agli automobilisti, sia il più delle volte "archiviato" come incidente stradale e legato alle generiche situazioni che caratterizzano i tragici eventi sulle strade: le violazioni al codice per eccesso di velocità, l'alcol e le droghe assunte dall'automobilista, la distrazione dall'autotrasportatore, il colpo di sonno etc.
Nel mondo del lavoro, tra le cose più drammatiche cui si può assistere, è quando un camionista investe una squadra di lavoratori che operano per interventi stradali o quando lo stesso camionista, dopo aver "causato" l'incidente/infortunio degli operai, rimane egli stesso vittima dell'evento.
Questi lavoratori hanno uno strumento di tutela molto valido: il decreto interministeriale è destinato a ridurre il principale pericolo lavorativo di chi opera sulla strada, rappresentato dal rischio di investimento e si configura come un ulteriore elemento di ausilio anche rispetto al rischio per i terzi, in questo caso automobilisti e autotrasportatori.
Brevemente, e rinviando a una lettura più complessiva del testo, che è composto da un articolato e da due allegati, l'importanza del decreto si può riassumere così: l'introduzione di un ambito di applicazione che ne impone il rispetto sia da parte di tutti i gestori delle strade (concessionari, enti proprietari) anche relativamente al personale direttamente impiegato, sia da parte delle imprese appaltatrici che, per conto dei gestori o per conto di altri committenti, svolgono attività sulla rete viaria; la previsione di elementi dell'organizzazione del lavoro in rapporto alle diverse attività da svolgere (cantieri fissi, mobili ed emergenza), ponendo particolare attenzione alle delicatissime fasi connesse alle procedure di apposizione e rimozione della segnaletica stradale, quale momento di massima esposizione al rischio di investimento per gli operatori.
Il decreto rinvia quindi ad una specifica e approfondita valutazione dei rischi e ad una formazione e addestramento aggiuntivi da effettuarsi da parte dei datori di lavoro e pone sicuramente in capo ai gestori/committenti un principio di responsabilità addizionale, in particolar modo nelle fasi propedeutiche allo svolgimento delle attività su strada, rappresentate dalla costruzione dei capitolati d'appalto e dall'identificazione dei costi per la sicurezza e del lavoro. Il costo del lavoro, in particolare, deve essere chiaramente individuato attraverso una precisa definizione delle risorse umane necessarie a operare in sicurezza rispetto, ad esempio, alla diversa tipologia di strada. È sicuramente più complicato e rischioso lavorare su una strada caratterizzata da intenso traffico che non su un tracciato viario provinciale; com'è altrettanto diverso operare su una strada garantita dalla presenza di una corsia di emergenza o di rettilinei. È evidente che, solo prendendo a riferimento i diversi fattori di rischio derivanti, ad esempio, dai differenti tracciati viari appena indicati, l'organizzazione del lavoro ed anche le modalità di allestimento della segnaletica, devono essere diverse, prevedendo, ove valutato necessario, una presenza maggiore di uomini e mezzi sin dalla fase di progettazione dell'intervento.
Quindi, occorre farla finita con i documenti di valutazione dei rischi "fotocopie"(!) e ampliare la consapevolezza per uno sforzo comune (da parte dei committenti e dei gestori in primo luogo) per individuare e trasferire in forma chiara e univoca, anche alle imprese appaltatrici, i rischi connessi alle varie attività da realizzarsi sulla specifica tipologia di strada.

Al decreto bisogna dare seguito in due direzioni, ferma restando la sua applicazione. Da un lato, monitorare con serietà le casistiche degli infortuni che continuano ad accadere anche per affinare il disciplinare tecnico contenuto nell'allegato al decreto. Dall'altro lato, rafforzare la capacità dei controlli interni alle aziende e della vigilanza istituzionale sugli eventi, anche in forma preventiva, con l'obiettivo di un intervento efficace rispetto alle due macro-questioni da indagare e che sono chiaramente contenute nel decreto: la tipologia della segnaletica stradale utilizzata "a difesa" delle attività (quale patrimonio di conoscenza spesso esclusivo della polizia stradale nell'ambito delle attività di vigilanza istituzionali); l'organizzazione del lavoro necessaria all'intervento stradale anche attraverso una capacità di correzione/analisi della valutazione dei rischi realizzata dal gestore e/o dall'impresa appaltatrice. Un binomio (attrezzature, intese come segnaletica, adottate/fornite e organizzazione del lavoro per utilizzarle al meglio) che in questo spaccato del mondo del lavoro, come in molti altri campi, non può essere più disatteso.

Infrastrutture di trasporto in Italia Ritardi e rimedi

di Ennio Cascetta

Concepire e costruire infrastrutture di trasporto in Italia è molto difficile, tanto più quando queste sono di grandi dimensioni ed hanno impatti su territori ampi, come nel caso di strade e ferrovie. Ma anche nel caso di infrastrutture "puntuali", come porti, aeroporti, centri logistici, parcheggi, le difficoltà non mancano. Ne sono prova le discussioni e le polemiche che, puntualmente, accompagnano qualunque progetto.
E pensare che l'Italia è la patria delle infrastrutture di trasporto. L'ingegneria dei romani ha lasciato testimonianze che ancor oggi lasciano ammirati: strade, porti, acquedotti. Esattamente 2000 anni fa, nel 15 d.C., Vitruvio teorizzava quel sapere nel suo De Architectura e definiva le caratteristiche che doveva avere un'opera pubblica: *Utilitas, Firmitas e Venustas*.
Questa eccellenza italiana è proseguita fra alti e bassi fin nella storia più recente, con la rete ferroviaria dell'ottocento e del primo novecento, le autostrade del dopoguerra, la linea di Alta Velocità Roma Firenze, prima in Europa, degli anni settanta. Questa tradizione oggi sembra essersi interrotta e il divario nella dotazione di infrastrutture e nella qualità dei servizi di trasporto viaggiatori e merci tra l'Italia e gli altri Paesi europei è un dato di fatto. Il divario è eclatante nel caso delle infrastrutture di trasporto locale, come tram e metropolitane: basti pensare che nella sola Madrid ci sono più km di metropolitana (233) che in tutte le città italiane messe insieme (175 km). Ma la "questione infrastrutture" italiana non si limita solo alle dotazioni, riguarda molto i tempi e i costi di realizzazione, la trasparenza dei processi, la lunga e inaccettabile lista delle opere incompiute.
Nel libro che ho recentemente pubblicato insieme a Francesca Pagliara (E. Cascetta, F. Pagliara, *Le Infrastrutture di Trasporto in Italia, cosa non ha funzionato e come porvi rimedio*, Aracne, 2015), abbiamo proposto un'analisi delle cause che hanno portato ai ritardi infrastrutturali attuali, con particolare riferimento ai limiti dei processi di decisione e di progettazione delle infrastrutture di trasporto, al fine di suggerire un approccio diverso e più attuale, che aiuti a scegliere e progettare le infrastrutture "giuste", ossia quelle che servono e che si possono realizzare. La tesi di fondo del libro è che le infrastrutture di trasporto sono un mezzo per muovere persone e cose. Servono per produrre servizi di trasporto e di logistica, che garantiscono accessibilità da e per le funzioni rilevanti di un territorio, che consentono a una domanda di mobilità di spostarsi fra diverse aree con minori costi generalizzati per gli utenti e minori esternalità, consentono la produzione e il consumo di beni e servizi.
Un'affermazione tanto ovvia da sembrare banale. Eppure, spesso si parla di strade, ferrovie, porti, aeroporti, affermando la loro utilità in molti casi senza neanche fare delle ipotesi sui servizi che consentiranno, su quante persone o spedizioni di merce le utilizzeranno.

È possibile individuare molteplici cause che hanno prodotto i problemi del sistema infrastrutturale italiano: alcune riguardano le procedure e le norme inefficienti, le possibilità di contenziosi, le risorse pubbliche insufficienti, la difficoltà di consenso territoriale. Su questi argomenti ci sono numerose analisi e proposte di prestigiose Istituzioni come la Banca d'Italia e Confindustria. Altre cause riguardano la scelta delle infrastrutture da realizzare e la loro progettazione.
Negli ultimi anni, è prevalsa la retorica delle grandi opere e della frammentazione delle risorse in una pluralità di cantieri, che ha contribuito alla dispersione dei fondi (in diminuzione) su opere spesso incompiute o comunque con tempi di realizzazione lunghissimi. Inoltre, poca attenzione è stata rivolta alla manutenzione e all'upgrading delle reti esistenti, agli investimenti nelle "piccole opere", che possono determinare grandi effetti in termini di incremento della capacità e delle prestazioni con tempi di realizzazione inferiori, così come sono poco considerate le enormi potenzialità della tecnologia.
Tutto ciò non implica che non bisogna effettuare investimenti, anche consistenti, ma piuttosto che bisogna scegliere il mix di interventi nazionali e locali che meglio risponde alle esigenze del sistema Paese, definendo prima "cosa" c'è bisogno di realizzare e poi "come". Insomma, le infrastrutture di trasporto in Italia si scelgono e si progettano secondo schemi superati e inefficaci e, per recuperare la capacità realizzativa di cui il Paese ha assolutamente bisogno, è necessario ripensare innanzitutto i processi decisionali e l'approccio alla progettazione.
Le decisioni sulle infrastrutture di trasporto, dalla pedonalizzazione di una strada alla costruzione di nuova linea di Alta Velocità, riguardano tipicamente dei decisori pubblici, (lo Stato, le Regioni, i Comuni), o anche decisori privati (come una compagnia aerea o ferroviaria) e comportano delle conseguenze "pubbliche" estese a molteplici persone, gruppi, aziende. Progettare e realizzare infrastrutture significa quindi gestire un processo di decisione pubblica che incide sulla collettività, su interessi diversi e molto spesso contrastanti.
Il punto di partenza per un esame a tutto campo della "questione infrastrutture" dovrebbe essere, quindi, che la scelta e la progettazione di una infrastruttura non si risolvono in un esercizio puramente tecnico (ingegneristico, economico, giuridico), né in decisioni puramente "politiche", basate su interessi di parte e potere contrattuale, in cui il risultato casuale e instabile è caratterizzato dall'incontro fra problemi da risolvere, attori e progetti che risolvono quei problemi, secondo modelli decisionali che in letteratura sono chiamati di *garbage can* (o bidoni della spazzatura).
Scelte e progetti dovrebbero, invece, essere il risultato di un processo decisionale pubblico basato su elementi e dati di fatto. Il modello di processo decisionale più adatto a gestire la complessità delle scelte e degli interessi, tipica delle infrastrutture di trasporto, è basato su un processo a razionalità limitata, o cognitivo, che parte dalla definizione di obiettivi e vincoli condivisi per proporre soluzioni che vanno confrontate fra loro e con la possibilità di rinviare le decisioni.
Confronti che devono, ovviamente, tenere in conto diversi elementi, dai rapporti fra benefici e costi, alle ricadute sull'ambiente, sull'equità e sulla distribuzione degli impatti, fino al grado di consenso che le soluzioni hanno; insomma attuando studi di fattibilità veri.
Molto spesso la qualità della decisione, dell'infrastruttura, dipende proprio dalla qualità di tale processo. Un cattivo processo decisionale e un cattivo progetto conducono a scelte sbagliate o all'impossibilità di decidere e, anche quando porta a una decisione, comporta ritardi nella costruzione, per i contenziosi e i blocchi che si creano e conduce a costi più elevati.
Al contrario, una buona programmazione e una buona progettazione dovrebbero risultare non solo da una diversa e più moderna visione delle infrastrutture, ma anche dal forte coinvolgimento dei diversi portatori di interesse. Il *Public Engagement* (PE) è l'insieme delle attività e delle tecniche relative al processo di identificazione e di

coinvolgimento degli *stakeholders* istituzionali, economici, territoriali, politici all'interno del processo decisionale. Il *Public Engagement* per essere efficace non si può basare solo sulla ricerca di un consenso sulle scelte, sulla capacità di trovare il compromesso possibile, ha invece bisogno di analisi tecniche ed economiche solide.
È necessario che il dibattito e la partecipazione con gli interlocutori, istituzionali e non, avvenga nelle prime fasi del processo per evitare il propagarsi di sindromi di opposizione come NIMBY (*Not in My Back Yard*, non nel mio giardino).
Una causa del ritardo infrastrutturale del nostro Paese è nella bassa qualità dei progetti. Le ultime tendenze internazionali, che sono analizzate nel libro, sono basate su una visione olistica delle infrastrutture. Le infrastrutture, e più in generale i sistemi di trasporto, vanno innanzitutto concepiti in modo snello, intendendo con questa locuzione la riduzione degli sprechi di risorse applicando i principi e la filosofia della Lean Production (LEAN) (Cascetta E., Da Giau A., Furlan A., Macchion L., Vinelli A., Zanotto M., Binotto F., Fioratti M. *Towards lean transportation infrastructures: defining value and identifying MUDA* - Seminario SIDT 2012 Padova). Progettare l'infrastruttura di trasporto tenendo conto delle risorse economiche, temporali, ambientali e sociali e, ovviamente, della domanda di mobilità che potenzialmente utilizzerà quella infrastruttura.
Inoltre, bisogna porre una maggiore attenzione all'ambiente sia nella fase di costruzione (nella scelta dei materiali costruttivi) sia nella fase di gestione (ponendo attenzione ai sistemi di produzione e distribuzione di energia in esercizio per i sistemi esistenti) (GREEN). Per migliorare la qualità delle nuove infrastrutture e di quelle già esistenti è necessario introdurre le tecnologie ICT (Information Communication Technologies) per il monitoraggio, il controllo e l'informazione degli utenti (SMART). Mentre i sistemi di trasporto intelligenti (ITS o Intelligent Transportation Systems) sono molto diffusi nei diversi ambiti, sono ancora concepiti e progettati indipendentemente dalla componente fisica dell'infrastruttura. Invece, proprio dalla progettazione congiunta di infrastruttura e sistemi tecnologici, si possono avere grandi risparmi e/o una qualità dei servizi molto migliore; basti pensare alla possibilità di eliminare i caselli autostradali grazie ad un sistema di pagamento in corsia (free flow tolling), agli effetti sulla sicurezza del controllo della velocità media, oppure all'aumento del numero di treni che può utilizzare una linea ferroviaria con i sistemi di controllo dinamico della circolazione.
Infine, il progettista possiede oggi una maggiore libertà formale, meno legata alle regole del calcolo o a modelli di riferimento storicamente sedimentati. Può svilupparsi inventiva, combinando così l'aspetto tecnico, economico ed estetico, per realizzare infrastrutture BELLE, che migliorino il contesto antropizzato o meno nel quale sono realizzate. Bisogna porre particolare attenzione all'impatto visivo: le nuove infrastrutture devono rispettare l'ambiente e il paesaggio dove sono costruite, essere uno spunto per la riqualificazione di intere aree.
Studi sperimentali condotti sulle "nuove stazioni dell'arte" della Metropolitana di Napoli dimostrano che infrastrutture più belle hanno un valore di uso maggiore, funzionano meglio e attraggono più utenti (si veda Cascetta E., Cartenì 2014 The hedonic value of railways terminals. A quantitative analysis of the impact of stations quality on travellers behavior Transportation Research part A, vol. 61 pp 41-52).
Insomma, nuove norme per la programmazione, la progettazione e la costruzione, processi decisionali consapevoli e partecipati, progetti innovativi sono gli ingredienti necessari per la ripresa di un settore strategico per il Paese.

Ennio Cascetta è nato a Napoli il 16 dicembre 1953, è professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli, è docente presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge USA. È autore di testi accademici adottati in università di numerosi Paesi e di oltre 150 lavori pubblicati a livello internazionale.
Ha svolto attività didattica ed è membro di numerosi gruppi scientifici internazionali che coinvolgono prestigiosi centri di ricerca come il MIT di Boston, le università di Singapore e Coimbra, il Royal Technical Institute di Stoccolma.
L'attività scientifica ha riguardato temi relativi all'analisi dei sistemi di trasporto, alla teoria della pianificazione dei trasporti, alla simulazione dell'interazione domanda-offerta nei mercati di trasporto, alla pianificazione e alla politica tariffaria delle reti ferroviarie, ai modelli macroeconomici per la simulazione delle relazioni trasporti-economia.
È stato coordinatore scientifico per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2000 e direttore del Secondo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR. Ha partecipato agli studi di fattibilità delle linee di Alta Velocità italiane, ai Piani di trasporto di diverse Regioni e città italiane.
Dal 2000 al 2010, è stato Assessore ai Trasporti della Regione Campania in qualità di tecnico, contribuendo alla realizzazione del progetto di Metropolitana Regionale (50 km di linee e 40 stazioni aperte), delle infrastrutture di trasporto (investimenti completati per 8 miliardi di euro), del sistema tariffario Unico Campania, del metrò del mare e dello sviluppo delle piattaforme logistiche.
Dal 2005 al 2010, è stato Coordinatore della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome.
Da Ottobre 2015 è Coordinatore della Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Navi e lavoro
tra gli squilibri del mondo

di Giovanna Visco, Giornalista di economia marittima - Blogger di "Mari Terre Merci"

Sempre più, nel dibattito degli organismi internazionali del settore marittimo, ricorre il tema della gente di mare, cui quest'anno è stata dedicata la giornata mondiale del mare (World Maritime Day).
Da fonte IMO (International Maritime Organization), attualmente a bordo delle navi sono impiegati 1,5 milioni di marittimi, che costituiscono l'offerta di un mercato del lavoro internazionalizzato e sempre più specializzato. Gli equipaggi delle navi oggi affrontano in mare aperto le sfide tecnologiche, dimensionali e commerciali del trasporto marittimo che, in pochi anni, è mutato profondamente con la netta divisione della proprietà degli asset dalle società armatoriali. La separazione tra proprietà e gestione commerciale ha accelerato il processo di concentrazione e controllo delle flotte mondiali in poche mani e introdotto pratiche finanziarie speculative, tra cui l'utilizzo di strumenti "creativi" sui carichi trasportati. Il motore di sviluppo di questo modello è stata la forte interdipendenza di produzione e consumo fra opposte aree del mondo negli ultimi decenni, caratterizzando con bolle e crack i diversi segmenti dell'economia derivata del trasporto marittimo, con particolare evidenza nei traffici delle rinfuse.

L'insieme di questi fattori ha avuto un impatto diretto sui meccanismi di ricerca e reclutamento della gente di mare e sulla vita a bordo, in termini di compiti e mansioni e di organizzazione del lavoro, che a loro volta si combinano molto flessibilmente e frammentariamente con le peculiarità specifiche della navigazione recepite dalla normativa ai vari livelli, con la sovranità di bandiera delle navi e con regole e organizzazioni di porti, terminal e terminali di imbarco/sbarco.
Il risultato è una moltitudine di situazioni e trattamenti diversi, che rendono l'offerta molto debole sotto il profilo dei diritti contrattuali rispetto a una domanda che ancora troppo diffusamente tende a comprimerne il più possibile il costo, e non solo in termini salariali, aprendo una falla enorme anche per quel che riguarda le questioni della sicurezza della navigazione in tutti i suoi aspetti.
In base all'andamento negli ultimi 50 anni del trend della flotta mondiale, che entro il 2030 ha un orizzonte di crescita del 70%, l'IMO prevede nel mercato del lavoro della gente di mare una forte spinta in avanti della domanda. Solo per quel che riguarda il corpo ufficiali impiegato a bordo delle navi, il fabbisogno di reclutamento salirà dai 500.000 di oggi a 850.000 ufficiali. Al netto di coloro che intanto usciranno dal mercato, ciò significa che il traporto marittimo, per sostenere il commercio internazionale, ha bisogno di 40.000 nuovi ingressi l'anno, per poter giungere al soddisfacimento del fabbisogno di 600.000 nuovi ufficiali entro il 2030. Alla luce di ciò, potrebbe forse essere utile anche una rilettura del gigantismo navale.
Incoraggiati dalla concentrazione commerciale delle navi, dall'ingresso nel mercato di società armatoriali di nessuna esperienza marittima, dalla crescita numerica delle flotte, dalla difficoltà di comporre equipaggi spesso interrazziali i cui membri siano tra loro compatibili, sono fiorite nel mondo società di *manning* che forniscono agli armatori equipaggi completi certificati a basso costo, reclutando personale da addestrare nei paesi emergenti, che riconoscono particolari agevolazioni all'insediamento di quest'attività che crea occupazione e reddito - le rimesse dei marittimi sono territorialmente una voce importante di reddito e, spesso, a livello statale anche di valuta.
Tuttavia, la produzione seriale di figure professionali a basso costo introduce una profonda distorsione sul piano dell'offerta della gente mare. Non avendo un livello di saturazione, i centri del brokeraggio di uomini determinano una concorrenza al ribasso, esondando ben al di là del fabbisogno scaturito dall'introduzione di nuove navi, estendendosi fino alla sostituzione dei marittimi attivi quando le bandiere di Stato lo consentono. Un aspetto sul quale ancora non si è riflettuto abbastanza e che può avere effetti rovinosi anche molto ravvicinati nel tempo proprio in Italia, se passerà la liberalizzazione che svincola la tonnage tax (fiscalità forfettaria degli armatori italiani) dalla nostra bandiera - che almeno obbliga il cabotaggio ad arruolare marittimi italiani o comunitari - per consentire alle navi di altre bandiere europee, le cui società di navigazione abbiano organizzazione stabile in Italia, di poter usufruire della tonnage tax italiana e, viceversa, alle navi di bandiera italiana di andare sotto un'altra bandiera di un paese comunitario, conservando la tonnage tax italiana.

Da dati Confitarma, il settore del cabotaggio italiano traghetti occupa 11.000 marittimi per il 92% quasi interamente italiano e per l'8% extracomunitario imbarcato su tratte internazionali, ma questi dati potrebbero essere stravolti per l'intervento attivo di altre bandiere europee molto aggressive (portoghese, belga, danese, maltese ma anche inglese), che nel 2014 sono cresciute sensibilmente per le facilitazioni che offrono all'armamento, su cui sarebbe opportuno in ambito UE una profonda riflessione comparativa.
Ancora una volta, il rischio è che si tenda a fare economia nel modo più semplice, semplificato e vecchio del mondo, senza affrontare i veri nodi di una concorrenza internazionale evoluta, basata sullo sviluppo di parametri di qualità e di efficienza appoggiati da normative nazionali, comunitarie e internazionali che mettano in primo piano sicurezza e occupazione, cioè il bene comune.
Attualmente dai dati ILO le Filippine sono il paese che più di altri immette marittimi certificati sul mercato internazionale. Si stima che nel mondo 1 marinaio su 5 sia filippino. In generale, i contratti di lavoro sono di 10 mesi, prevedendo due imbarchi di 4 mesi consecutivi, intervallati da due mesi di riposo nei quali non si percepisce salario. Un viaggio Asia-Europa, con tempo buono e se non insorgono problemi nel corso della navigazione, può durare in media circa 2 mesi. Dal Canada all'Australia si naviga in pieno oceano per quasi un mese oppure si può stare all'ancora per il congestionamento del porto anche quattro mesi in attesa di carico/scarico della nave. Il cabotaggio, invece, non comporta lunghe percorrenze in mare aperto, ma un'altissima frequenza di sbarchi/imbarchi che richiedono un intenso lavoro procedurale, manuale per la bassa forza e documentale per gli ufficiali.
Ma al di là delle differenze di rotta e servizi, i mutamenti della terraferma tradotti a bordo nave in tecnologia, gigantismo navale e internazionalità dei viaggi, hanno reso il lavoro della gente di mare molto più complesso e crescentemente qualificato a tutti i livelli, sia per le navi cargo sia per quelle passeggeri o da crociera.
Indipendentemente dal ruolo che si occupa, lavorare a bordo di una nave è ormai una professione post moderna di grande know how strategico per le economie nazionali, incardinata su una formazione professionale basica di conoscenza specifica, sulla quale costruire l'esperienza pratica della navigazione. E non solo. Se è vero che la sicurezza è principalmente fattore umano sia nella prevenzione che nella incidentalità, alla gente di mare è affidata questa responsabilità crescente, a prescindere dalla specializzazione e dal carico della nave e dalla velocità di esecuzione delle operazioni di bordo, che la concorrenza armatoriale di mercato accelera sempre più.
Tuttavia, il lavoro della gente di mare resta ancora oscurato, come fosse un'appendice e non l'anima degli smaglianti acciai dei giganteschi scafi, nonostante l'impiego della tecnologia ICT che ha rotto l'isolamento in alto mare avvicinando le famiglie e i territori di origine ai naviganti e la terraferma al comando nave. La non conoscenza del lavoro marittimo può trasformarsi facilmente in forte debolezza, se usata per rinforzare i tentativi di distorte economie di scala che vorrebbero controllare condizioni e opportunità di lavoro della gente di mare attraverso il ridimensionamento di quel che si è conquistato finora in termini di diritti, introducendo una concorrenza al ribasso tra marittimi. Allo stesso modo, racconti troppo promettenti e romanzati della vita di bordo producono aspettative irrealistiche, che reprimono la conoscenza e lo sviluppo culturale del lavoro della gente di mare e ne assottigliano, di fatto, l'appetibilità di ingresso per le nuove generazioni.
La gente di mare, che in pochi anni può toccare tutti i continenti del globo e attraversare tutti i mari, senza mai smettere di pensare che il miglior posto del mondo è la propria terra, meriterebbe evidentemente molto di più da decisori e organismi internazionali.

Più degli uomini, le donne

di Oriella Savoldi, Segreteria Camera del lavoro Brescia

L'Ecologia "...è una scienza di esperienza e non di esperimento, perché non può lavorare su modelli della realtà, ma può soltanto osservare la realtà." *Laura Conti*

Le donne amano l'ecologia. Non tanto come scienza da studiare, anche; ma come esperienza da osservare per trarne parola e discorso radicandosi nell'interazione fra sé, essere vivente incarnato, e ambiente.
Più degli uomini, le donne sperimentano l'ascolto del loro corpo e di ciò che la vita esprime con le sue aspirazioni, necessità, giravolte, difficoltà, slanci e inciampi, nel contesto in cui è dato di viverla.
Hanno sapienza della cura, sanno la necessità di accompagnare gli esseri viventi fin dai loro primi passi nel mondo e di come la vita dipenda dall'ambiente in cui si sviluppa.
Lontana dall'idea di esprimere un giudizio di valore, m'interessa richiamare qui come questa sapienza femminile "incarnata" possa spiegare la maggiore presenza femminile nella lotta per la salvaguardia dell'ambiente, nell'orizzonte di uno sviluppo più sostenibile e più a misura del *vivere bene, a partire da sé*, dalla propria umanità fragile, nel rispetto altrui e dell'ambiente che ci ospita.
Ne è stata prova evidente la battaglia referendaria per la gestione pubblica dell'acqua, quale *bene comune* da preservare nell'interesse generale, che ha visto le donne protagoniste riconosciute; una battaglia vinta in Italia nel 2011, il cui significato ha assunto un carattere simbolico a livello internazionale.
Vandana Shiva, il cui impegno per amore della *Terra Madre* e delle sue popolazioni più povere è noto, lo evidenziò in occasione dell'apertura della Conferenza ONU per lo Sviluppo sostenibile del 2012 (RIO+20), quando ringraziò a quel livello le italiane e gli italiani che animarono quella battaglia, determinando l'esito vincente del Referendum popolare.
Oggi, a distanza di tempo, se è pur vero che non sono bastati 26 milioni di 'Sì' per trasformare il sistema di gestione del servizio idrico italiano secondo la volontà di quel 54% di elettori ed elettrici che si espresse in modo contrario a qualunque forma di privatizzazione, questo non significa che quella valenza simbolica sia venuta meno. Anzi.
Come la passione politica, ovvero la passione per la modifica dell'esistente per migliori condizioni di "ben-essere" o di "*buen vivir*", salvaguardando i *beni comuni*, quella valenza simbolica continua ad agire. Non sono certo prepotenza e disegni più rispondenti a interessi particolari che impediscono di farne esperienza. Che impediscono di trarre, nello scarto tra il senso condiviso ed espresso con il referendum e la realtà che va componendosi sulla base di scelte di segno opposto, parole, discorsi e iniziative che smascherano il conformismo diffuso, la prepotenza, i troppi interessi particolari e la malafede a qualsiasi livello, sociale, economico e istituzionale.
La persistente sottovalutazione della portata simbolica, di per sé, non azzera l'esperienza che ha animato quella battaglia e neppure quel filo di senso che l'ha alimentata e permessa. Questo, infatti, si rinnova e, a ben vedere, è fra le cause principali della tanta sfiducia verso gli attuali governanti che occupano i luoghi delle decisioni.
D'altro canto, il disinteresse diffuso per la politica tradizionale, la calma o mancanza di iniziativa non devono trarre in inganno o pacificare i decisori che disattendono l'esito referendario. La storia insegna che là dove le donne sono protagoniste, queste propensioni in realtà altro non sono che tempi di gestazione per cambiamenti radicali inaspettati.
L'esperienza viva di donne che scelgono di restare in sintonia con quel che la vita reclama non ha soluzione di continuità; la politica delle donne, pur seguendo modalità meno conosciute, resta in campo. Sottovalutarlo può limitare nella lettura della realtà, tanto da portare a decisioni destinate a rivelarsi inefficaci.
Questo è il tempo in cui la lotta per la salvaguardia dell'ambiente e dei suoi abitanti è irriducibilmente in atto e registra una significativa e rilevante presenza femminile. Non coglierla nella sua reale qualità e portata per il cambiamento che già sta investendo stili di vita, produttivi, nei servizi e nei consumi, può indurre a pensare come digerite o ignorate scelte adottate in

virtù di poteri e interessi particolari, dannose a livello economico, sociale e ambientale.
Al contrario, dovrebbe essere all'ordine del giorno dei governi una politica di contrasto, per l'interesse generale, come rivendicano le istanze femminili.
L'occasione dei governi per distinguersi è aperta; la salvaguardia dell'ambiente, rivendicata da più donne che uomini, rappresenta un campo fertile di iniziativa irrinunciabile considerato il persistere della crisi economica- ambientale e l'importanza dei negoziati che si stanno svolgendo nella 21ª Conferenza Onu per il clima a Parigi.
La richiesta ai negoziatori istituzionali dei diversi Paesi è quella di portarsi al livello dell'attesa di un *accordo multilaterale vincolante* per la riduzione delle emissioni dei gas serra clima alteranti, che ha orientato la stesura del documento uscito dal Summit dei Popoli nell'ambito di "RIO+20" e, ora, rilanciata dalle tante realtà sociali, sindacali e ambientaliste, vive e attive grazie anche al portato di saperi e pratiche dell'esperienza femminile.
Assumere decisioni in termini di impegni ambiziosi di riduzione delle emissioni, per contenere il riscaldamento dell'atmosfera terreste entro i 2°C secondo l'indicazione della comunità scientifica internazionale che, da tempo, ci allarma sul rischio di eventi climatici estremi irrimediabili e irreversibili, è la via non soltanto per salvare il Pianeta e con esso gli esseri viventi, ma per innescare una trasformazione culturale, produttiva, economica e sociale radicale e senza precedenti.
Basti pensare che l'obiettivo assunto dal Parlamento europeo con la Roadmap aggiornata al 2050 di ridurre le emissioni del 40% (Roadmap 2050) in tutti i settori, per quanto si attesti a poco più della metà di quanto sarebbe necessario, se perseguito concretamente, può rappresentare quella che in molti definiscono la

terza rivoluzione industriale, rispettivamente dopo quelle riconducibili all'avvento della macchina a vapore e alla elettricità prodotta con l'utilizzo delle fonti fossili.
Ridurre le emissioni ha questa valenza. Le sollecitazioni a livello internazionale in vista di COP21 insistono sulla richiesta di cambiamento radicale nello sviluppo, verso quella sostenibilità che neanche gli esiti ufficiali deludenti nel 2012 di Rio+20, hanno placato.
Più in particolare, la richiesta si concentra sulla necessità di ridurre l'intensità energetica della manifattura, nei servizi e nei consumi quotidiani, proponendosi la realizzazione di tecnologie di produzione dell'energia senza utilizzo di combustibili fossili, ma ricorrendo a fonti energetiche rinnovabili, risultate meno impattanti per l'ambiente.
In questa prospettiva, se la crisi può rappresentare la fine di un'era economica e, nello stesso tempo, l'occasione per il passaggio a un nuovo sviluppo più sostenibile, le istanze della politica delle donne sono più che attuali per rimettere *la vita alla radice dell'economia*, la vita con i suoi bisogni e le sue aspirazioni. Per chi, cosa e come produrre, con quali tecnologie, per quali consumi, attraverso quale lavoro e per quale livello di redistribuzione e riconoscimento della ricchezza prodotta e disponibile, sono istanze che investono la convivenza sociale e le scelte politiche, a livello locale e globale.
In ultima analisi e a prescindere dall'esito dei negoziati di COP21, che auspichiamo positivi, qui e ora, mettersi al livello dell'*amore femminile per l'ecologia* è l'occasione inedita aperta, di cui possiamo farci protagonisti e protagoniste a tutti i livelli, in sintonia con la vita che ci capita di vivere, scommettendo politicamente per un presente e un futuro più sensato per l'intera umanità.

Donne in rete

Di Marina Sangalli e Cristina Tegon

Il Counseling di gruppo per donne in bilico tra lavoro, affetti e spazi personali, alla ricerca del benessere

Da sempre le donne sono riuscite a cavarsela nel portare avanti lavoro e impegni familiari, ma con dei notevoli costi in termini di fatica fisica ed emotiva e, spesso, con delle rinunce sul piano della propria autorealizzazione.
Per capire la natura dei difficili equilibri che le donne si trovano a gestire partiamo da quello che le donne vogliono e dal contesto in cui si trovano oggi a perseguire i propri desideri.
Quello che le donne che incontriamo ci dicono di volere sono cose apparentemente semplici, diciamo"sacrosante" eppure così difficili da tenere insieme: fare un lavoro che le appassioni, fare carriera; stare bene con i figli, i genitori, gli amici, la coppia; dare spazio agli interessi: nutrire il corpo e l'anima sentirsi cittadine del mondo; entrare in relazione con persone nuove.
Non è da molto che le donne possono interrogarsi su cosa vogliono, cosa dà loro piacere, senza fare i conti con degli obblighi sociali normati e vincolanti. Ovviamente stiamo parlando di quella parte del mondo dove alcuni diritti fondamentali sono stati raggiunti: diritto all'autonomia economica, diritto alla partecipazione politica, diritto di famiglia.

Le donne dimostrano di essere capaci, diciamo brave a trovare soluzioni creative che consentano di integrare lavoro, affetti e spazi per sè, ma questo equilibrio, oltre a essere difficile da raggiungere, è sempre in bilico e precario a fronte dei cambiamenti economici e sociali: lavoro in diminuzione e malpagato, servizi sociali costosi, difficoltà a trovare *care givers* affidabili.
Gli stereotipi sono durissimi a morire. Anche se razionalmente donne e uomini sono convinti, in buona sostanza, della necessità di una parità di genere e il quadro normativo si muove in quella direzione, il cambiamento culturale richiede a ciascuno di noi un lavoro molto più profondo per fare i conti con permessi e divieti che abbiamo interiorizzato da "piccole".
Inoltre, società e media da una parte ci offrono l'immagine di una donna onnipotente "wonderwoman", dall'altra ripropongono la richiesta atavica di proteggere e custodire le relazioni familiari, occuparsi di figli e genitori anziani.
A questo aggiungiamo che le donne sono impegnate a creare modelli di successo per sé e per le nuove generazioni, con un salto importante rispetto ai modelli consegnati da nonne e mamme del '900. Le donne di oggi non accettano più, come è stato appunto nel secolo scorso, di dover scegliere tra carriera e famiglia.
Vogliono il pane. E le rose.
Ogni caso di successo è ancora presentato come un fatto straordinario, appunto, poco raggiungibile se non per eccezione, pensiamo all'Astronauta Samantha Cristoforetti o alla Direttrice del CERN Fabiola Gianotti. Il messaggio che arriva dalla società è spesso quello di portar pazienza e accontentarsi. Di recente, il CEO di Microsoft, Satya Nadella, ha invitato le sue collaboratrici a non chiedere l'aumento "fidatevi del sistema: così seminerete un buon karma e avrete la giusta ricompensa"!
Alla base dell'insoddisfazione e delle delusioni che le donne si trovano a fronteggiare ci sono dunque aspettative non concretizzate e desideri non realizzabili. Come reagiscono le donne? Stringono i denti e ci provano. Con qualche costo…
Naturalmente si sovraccaricano nel tentativo di dimostrare a se stesse e agli altri che ce la possono fare.
Questo genera stanchezza cronica, insoddisfazione, sensi di colpa e malesseri fisici: cervicale, mal di schiena coliti, etc.
La maggior parte non pensano di chiedere aiuto, nascondono le proprie difficoltà e disagio quasi come una colpa, non si confrontano, in una sfida con se stesse. Naturalmente a farne le spese sono gli spazi personali dai più banali (parrucchiere, palestra, nutrirsi bene) alle passioni sepolte nel cassetto.
Si riducono le occasioni di coltivare relazioni autentiche e nutrienti e si produce invece perdita di entusiasmo e poca disponibilità a cose nuove, perché tutto diventa fatica. Le stesse cose possiamo dire succedono anche agli uomini, ma il carico emotivo è diverso proprio perché per la donna è tutto scontato, un uomo si sente più libero di scegliere.
Queste riflessioni ci aiutano a comprendere in quale contesto il counseling di gruppo può essere di supporto nella ricerca di un benessere migliore.
Le condizioni sociali ed economiche in cui le donne si trovano a operare costituiscono dei fattori oggettivi, dei dati di realtà con cui confrontarsi, ma spesso non sono nel nostro raggio di azione

diretto. Pensiamo al livello dell' occupazione femminile (46%, ben lontano dal traguardo stabilito dell'UE al 60%-Trattato di Lisbona 2007 per Europa 2020), alla lenta diffusione di politiche di flessibilità e alla distribuzione ancora non equa del lavoro di cura tra uomini e donne (su 15 ore medie di attività giornaliera, secondo l'Istat, le donne ne dedicano più di 8 a casa/cura contro i 5 degli uomini).

Esistono però delle dimensioni soggettive che producono comportamenti di auto-limitazione e che sono figlie di quegli stereotipi culturali e dei condizionamenti familiari che, nostro malgrado, abbiamo introiettato e che ci condizionano seppur inconsapevolmente.

Può ad esempio succedere che una donna faccia molta fatica ad accettare che il marito inoccupato si dedichi alla gestione della casa e dei figli, si senta al tempo stesso sollevata e in colpa perché sente minacciata la propria identità di "custode delle relazioni familiari".

Il carico dei condizionamenti culturali produce aspettative di fare tutto e bene, difficoltà a farsi valere e farsi avanti, rinuncia a progettare, a osare perché la sensazione è che le condizioni siano troppo difficili e i costi troppo alti.

Su queste dimensioni è possibile intervenire mettendosi in gioco, in un percorso di cambiamento personale grazie al confronto con le esperienze di altre donne. Proprio per creare uno spazio possibile di cambiamento, abbiamo progettato un percorso di counseling di gruppo per "donne in bilico" o meglio donne alla ricerca di un nuovo equilibrio creativo tra bisogni/desideri e dato di realtà.

Vediamo cos'è il counseling e come può facilitare il cambiamento.

Il counseling è una nuova professione che si è diffusa in Italia e in Europa a partire dalla fine degli anni '90, potendo contare su una lunga tradizione professionale sviluppatasi nei paesi anglo-sassoni.

Secondo la definizione dell'associazione di categoria Assocounseling: "Il counseling professionale è un'attività il cui obiettivo è il miglioramento della qualità di vita del cliente, sostenendo i suoi punti di forza e le sue capacità di autodeterminazione. Il counseling offre uno spazio di ascolto e di riflessione, nel quale esplorare difficoltà relative a processi evolutivi, fasi di transizione e stati di crisi e rinforzare capacità di scelta o di cambiamento. È un intervento che utilizza varie metodologie mutuate da diversi orientamenti teorici. Si rivolge al singolo, alle famiglie, a gruppi e istituzioni".

Il counseling consente quindi di affrontare le proprie difficoltà, uscire dalla confusione e dallo scoraggiamento e aumentare la consapevolezza delle risorse che abbiamo a disposizione per trovare nuove strade e nuove possibilità. Nel counseling di gruppo, attraverso l'ascolto di sé e delle compagne di viaggio, in un ambiente "protetto", è possibile sperimentare relazioni autentiche e nutrienti.

Per questo io e Cristina, counselor e amiche da 25 anni, abbiamo pensato di mettere insieme i nostri diversi approcci metodologici, per dare vita a un percorso di counseling per donne, a cui abbiamo dato il nome di Donne in Rete, per sottolineare l'importanza della relazione tra donne, relazione che da sempre ha permesso a noi donne di sostenerci a vicenda nella condivisione della vita familiare e lavorativa, relazione che negli ultimi decenni, con l'evoluzione sociale di cui parlavamo, si è spesso interrotta.

La vita comunitaria tra donne, presente in tutte le civiltà, è sempre stata caratterizzata da momenti di racconto, momenti di insegnamento tra differenti generazioni, momenti di sostegno e momenti ludici. La condivisione del proprio vissuto e delle proprie fragilità permette di scoprire e sviluppare potenzialità e creatività attraverso risorse personali, ritrovando l'entusiasmo e la forza per affrontare nuovi orizzonti.

A partire dai nostri modelli di riferimento – Analisi Transazionale e Gestalt – che hanno in comune una visione di base positiva sulle potenzialità e le risorse che ciascuno di noi può attivare per migliorare la qualità della propria vita, facciamo avvicinare le partecipanti alla dimensione creativa che permette di sentire bisogni ed

emozioni, provare piacere e rimettere in circolo energia.

Diamo strumenti per rimettere in discussione i comportamenti automatici e rinforzare l'autonomia decisionale. Sperimentiamo quali ostacoli e quali risorse mettiamo in campo per il cambiamento. Le energie "liberate" possono essere messe a disposizione per trovare le soluzioni più adatte a soddisfare i propri bisogni in sintonia con i propri valori. È possibile quindi decidere in che direzione vogliamo muoverci (crescita personale, professionale o area affettiva) e dare forma ad un progetto di cambiamento, piccolo o grande che esso sia.

Le donne scoprono che hanno bisogno di occuparsi dei loro desideri, mettono in discussione spazi e tempi.

Sono alla ricerca di un tempo armonioso e corrispondente alle loro esigenze. Lo scambio con altre donne in difficoltà insegna a specchiarsi nei problemi delle altre anche se molto diversi, a non sentirsi isolate e a prendere il coraggio per rendere il cambiamento possibile. Il progetto è partito nel 2013 e vuole crescere per rendere la "rete" sempre più ampia e solidale.

Chi volesse entrare a farne parte sarà la benvenuta.

(www.facebook.com/counselingdonneinrete).

Marina Sangalli, supervisor counselor a indirizzo analitico-transazionale. Dopo 15 anni di esperienza in azienda come Responsabile Formazione e Sviluppo, dal 2001 opera come counselor per lo sviluppo e la riprogettazione professionale per singoli individui e gruppi sia del settore profit che nonprofit. È attiva come maternity coach a supporto della conciliazione fra vita personale e professionale.
marinasangalli@tin.it

Cristina Tegon, professional counselor a indirizzo gestaltico. Dopo una lunga esperienza nel campo tecnico-aziendale con ruolo di Team Leader, si dedica alle professioni d'aiuto. Esperta di terapia corporea, diplomata in Shiatsu e in massoterapia. È docente in più scuole di formazione professionale in counseling.

Per approfondire: "Le buone pratiche del counseling" Franco Angeli 2015 (pagg.25-44)

60 anni di giornalismo e di storia

di Guido Barcucci

L'Espresso ha compiuto 60 anni e questa ricorrenza è stata l'occasione per celebrare, a Roma, la storica rivista fondata da Arrigo Benedetti ed Eugenio Scalfari con una mostra corredata da oltre 400 scatti. Una mostra che abbiamo visitato e che ha rappresentato un viaggio nella storia dell'Italia e del mondo degli ultimi anni.

Dal boom economico alle battaglie per i diritti civili, dai movimenti studenteschi del '68 agli scandali e ai misteri d'Italia, dalla nostra politica a quella internazionale tra guerre e muri abbattuti, la storia nazionale e internazionale è stata protagonista in una grande mostra che si è tenuta a Roma, al Complesso del Vittoriano, dal titolo "La nostra storia. 60 anni dell'Italia e del mondo attraverso le fotografie dell'Espresso", che ha festeggiato i 60 anni della celebre testata. Una mostra divisa in 10 sezioni, corredate da oltre 400 scatti storici, selezionati dal vastissimo archivio dell'Espresso, oggi diretto da Luigi Vicinanza e fondato a Roma il 2 ottobre 1955 da Arrigo Benedetti, Eugenio Scalfari e un piccolo gruppo di giornalisti. Benedetti e Scalfari sognavano un quotidiano ma dovettero optare per un più economico settimanale. Il sogno del quotidiano si realizzerà 20 anni dopo con La Repubblica, il cui primo numero esce il 14 gennaio 1976.
Il viaggio attraverso i 60 anni dell'Espresso comincia con la sezione "C'era una volta il boom" che restituisce con immediatezza il clima degli anni '50, quando è nata la rivista, gli anni del miracolo economico e della Guerra Fredda. L'Espresso in quegli anni racconta, anche attraverso i servizi della storica firma e inviata, Camilla Cederna, quello che succede alla Scala, nei salotti della capitale del Boom, entra nelle case dei notabili della Dc e racconta "come cambiano le donne". Sono gli anni degli impianti d'avanguardia della Olivetti di Ivrea (forse non un caso che Adriano Olivetti fu nel 1955 tra i primissimi finanziatori del progetto "Espresso"), di Mike Bongiorno che conduce in tv "Lascia o Raddoppia". Oltre che di progresso, sono anche gli anni dei fenomeni dell'immigrazione che attraversa il paese da Sud a Nord (nelle foto della mostra, gli emigranti alla stazione di Milano centrale siamo noi). Memorabile in quegli anni, e pubblicata nel 1959, l'inchiesta a puntate dal titolo "L'Africa in casa", alla quale partecipano diverse firme del giornale, che raccontano senza mezzi termini le condizioni di miseria del Mezzogiorno. Le immagini in mostra ci fanno ricordare come negli anni del boom nei Sassi di Matera ci vivevano intere famiglie, ritraggono inoltre bambini scalzi, braccianti e raccoglitrici di olive.
Ma l'inchiesta più sorprendente, datata dicembre 1955, è intitolata "Capitale corrotta = nazione infetta". Un titolo che potrebbe essere ripreso quasi letteralmente dalla copertina dell'Espresso in edicola in questi giorni. L'autore di allora Manlio Cancogni svela la devastazione di Roma attraverso le speculazioni edilizie e gli intrecci tra costruttori e politici. Protagonisti di quegli anni anche i trasporti documentati dalle immagini in mostra dei lavori dell'autostrada del Sole, degli operai che scavano gli ultimi metri del traforo del monte Bianco che unisce Italia e Francia ed anche le immagini del "Golden Dophin" che, costruito in un unico esemplare alle officine Viberti di Torino, sarebbe dovuto diventare l'autobus del futuro in grado di toccare i 200 km orari. Rimase un esemplare unico.
Si prosegue con "Cadono i muri", sezione dedicata alle vicende, seguite negli anni da L'Espresso, dei vari muri, edificati e crollati, a partire dal 13 agosto 1961 quando il mondo si svegliò con il muro di Berlino.

"La rabbia, la rivolta, il piombo" è il titolo della sezione che mostra le copertine del settimanale con le prime avvisaglie della contestazione studentesca del '68, le prese di posizione di Pasolini su studenti e polizia, le lotte sindacali e dagli Usa arrivano sia il dramma della guerra nel Vietnam sia la pace dei figli dei fiori. Colpisce la copertina del gennaio 1968 con un soldato americano ferito in Vietnam, appoggiato a un albero con l'elmetto a terra e l'orrore impresso nel volto. In questa sezione è documentato anche il piombo e le bombe di Piazza Fontana fino al sequestro ed assassinio di Aldo Moro che, secondo il settimanale, segna l'inizio dell'inevitabile declino della Prima Repubblica. Sempre in questa sezione, pensando alla storia della Cgil, troviamo anche la foto di Berlinguer alla manifestazione dei metalmeccanici contro i tagli alla scala mobile. Una foto che rievoca i giorni, anzi il giorno di San Valentino del 1984, quando il governo di Bettino Craxi, con il sostegno di Cisl

e Uil e l'opposizione della Cgil, aveva varato il decreto legge che tagliava tre punti della scala mobile, bloccando per tre mesi prezzi, tariffe e lo scatto dell'equo canone per le case in affitto. Quello di San Valentino fu il primo vero naufragio dell'unità sindacale con ripercussioni anche sulla sinistra.
"Per più diritti civili" è una delle sezioni più significative della storia dell'Espresso, con in mostra una delle più celebri copertine, datata 19 gennaio 1975, che ritrae una donna incinta nuda ed in croce con il titolo "Aborto: Una tragedia italiana". È una foto vera con una modella che ha posato nuda e incinta. Una provocazione a sostegno della campagna di depenalizzazione dell'aborto nel nostro paese. Il giornale si schiera apertamente e il suo direttore dell'epoca Livio Zanetti, insieme a Marco Pannella, leader dei radicali, presentano in cassazione nel 1975 la richiesta di referendum abrogativo degli articoli del codice penale che puniscono l'aborto. Fu l'avvio del percorso che tre anni dopo portò all'approvazione della legge 194 sull'interruzione volontaria della gravidanza. Attraversando questa sezione si comprende come le battaglie civili sono state sin dall'inizio parte dell'identità dell'Espresso che si è battuto con immagini e inchieste a favore del divorzio, per il riconoscimento dell'obiezione di coscienza, per lo smantellamento degli ospedali psichiatrici, contro la censura, la discriminazione degli omosessuali, fino alla copertina più recente del barcone stracolmo di profughi che scappano da guerre e persecuzioni.
A metà del percorso della mostra si arriva agli "Scandali e misteri d'Italia" che affollano le cronache dei giornali e dell'Espresso, dai delitti di mafia alle bombe sui treni Rapido 904 e Italicus, dalla bomba di Piazza Fontana all'assassinio Calabresi a Sindona, da Gelli alla morte del banchiere Calvi. La strage di Bologna, la tragedia di Ustica, l'attentato a Giovanni Paolo II aprono gli anni '80. Nei sessant'anni della sua storia, L'Espresso come politica editoriale ha sempre cercato di dare, attraverso gli articoli, il proprio contributo a cercare di fare luce su misteri, stragi e complotti. È stata l'inchiesta di Eugenio Scalfari e Lino Jannuzzi a svelare il piano di golpe del generale De Lorenzo che, nell'estate del 1964, ha minacciato il governo di centro sinistra guidato da Aldo Moro. La tiratura superò le 100 mila copie.
Indagini di buon giornalismo protagoniste anche della sezione "Mafia", da quelle su Cosa Nostra e sui tanti omicidi tristemente famosi come le stragi di Capaci e Via D'Amelio, fino ad arrivare dalla Sicilia alla Lombardia seguendo le piste del riciclaggio mafioso con il coinvolgimento di Dell'Utri e Berlusconi. Nel solco della tradizione sono le inchieste attuali di Lirio Abbate, autorevole firma della rivista, attualmente sotto scorta, che hanno contribuito a scoperchiare il caso Roma Capitale.
Il declino della Prima Repubblica, iniziato tra la fine degli anni '70, trova la sua conclusione negli anni '90 ed è raccontato nella sezione "Da mani pulite all'antipolitica". "È la caporetto di un intero sistema. È l'impeachment di una parte rilevante della classe dirigente sia politica sia imprenditoriale, prosperata per anni, per decenni, all'insegna dell'illegalità e degli abusi". Così raccontava i primi arresti di Tangentopoli il direttore negli anni '90, Claudio Rinaldi. In copertina di quegli anni ci finisce il pm di Mani Pulite, Antonio di Pietro con titoli come "Due, tre, cento Di Pietro" e "Grazie". Si inizia ad affacciare in politica Silvio Berlusconi, ancora presidente Fininvest e sempre Rinaldi coglie la sua natura descrivendolo nel 1993 così: "Sua Emittenza, come il padreterno del vecchio catechismo, è in cielo, in terra e in ogni luogo. Così ama presentarsi il potere berlusconiano: imperiale e discreto, duro e candido, spietato e amichevole. Un fenomeno raro anzi unico. Quello di Berlusconi è uno dei poteri più diabolicamente intrusivi che si siano mai conosciuti". Sulle pagine del giornale appare in quegli anni la foto di Berlusconi ritratto con il revolver sulla scrivania agli inizi della sua carriera. Berlusconi nella storia dell'Espresso sarà anche protagonista a fine anni '80 della cosiddetta guerra di Segrate, in occasione della cessione delle quote della rivista a Carlo De Benedetti che porta il gruppo in dote alla Mondadori di cui è socio e di cui aspira a diventare azionista di riferimento. Il progetto trova l'opposizione di Berlusconi. La pace è raggiunta tra i due contendenti con la divisione della casa editrice che rimane al cavaliere, dal gruppo editoriale L'Espresso che comprende anche La Repubblica.
Nella penultima sezione "Salvare il pianeta" si fanno più pressanti, nella linea editoriale più recente dell'Espresso, le tematiche ambientali e i giornalisti della testata, in particolare Fabrizio Gatti, nel solco della tradizione delle inchieste della rivista, s'infiltrano tra i trafficanti che accompagnano le migrazioni lungo il deserto e il mare, attraversano i fronti della guerra e raccontano lo squilibrio del pianeta terra, caratterizzato da ampie zone di povertà estrema.
Il viaggio nei 60 anni dell'Espresso arriva fino all'ultimo decennio quando, riprendendo il titolo dell'ultima sezione, "Il Terrore cambia il mondo". Sono gli anni segnati da terrorismo, guerre e immigrazione. Sono raccontati gli attentati dell'11 settembre 2001, gli attentati successivi di Madrid, Londra fino a quello di Parigi alla redazione della rivista satirica di Charlie Hedbo (rimane impressa, tra quelle più recenti, la copertina con l'immagine della scrivania insanguinata) e inoltre le azioni terroristiche di Al Qaeda e dell'Isis. 60 anni raccontati, com'è ricordato da un lungo elenco alla fine della mostra, da un esercito di "grandi firme" (da Moravia a Sartre, da Scalfari a Eco, da Calamandrei a Calvino, da Bocca a Saviano fino a Parise), ma anche dalle tavole di Altan o Pericoli.

La legge del mercato e i suoi danni collaterali

di Osvaldo Cisternino

La legge del mercato
(Francia 2015)
Regia di Stephane Brizé.
Con Vincent Lindon, Karine de Mirbeck, Matthieu Schaller, Yves Ory, Xavier Mathieu. Drammatico, colore, 92 min.

Il film che segnalo questa volta – da fine ottobre in proiezione nei cinema in Italia – è *La legge del mercato*: si tratta di un film di produzione francese, che il regista *Stephane Brizé* ha voluto girare senza grande dispendio di mezzi, in presa diretta con la realtà che ha inteso rappresentare: il mondo della gente semplice alle prese con la crisi, la disoccupazione, la difficoltà quotidiana di sbarcare il lunario, l'oggettiva crescente debolezza nei confronti delle *necessità* del mercato. Per questa ragione si è avvalso della recitazione di un solo – ancorché assai noto – attore professionista, *Vincent Lindon,* mentre le altre parti sono impersonate da persone reclutate nel mondo stesso che è rappresentato. *Lindon*, tuttavia, non mostra alcuna difficoltà nel recitare con non professionisti. Anzi, ci dona un'interpretazione fra le sue più intense, che gli è valsa la Palma d'oro per la migliore interpretazione maschile al recente Festival di Cannes. Nel film, *Lindon* interpreta *Thierry*, un uomo di 51 anni, disoccupato da venti mesi – in seguito alla chiusura della fabbrica nella quale lavorava – con moglie e figlio disabile cui badare. Sopravvive con un assegno di disoccupazione, mentre ha un mutuo da pagare e corre il rischio di perdere la casa dove vive, frutto di una vita di lavoro. Affronta colloqui, frequenta corsi per imparare come ci si presenta meglio per riuscire a essere assunti, cerca di vendere l'amata casetta di legno che ha al mare. Non si scoraggia, mantiene la calma. In famiglia è molto dolce e non si sfoga mai.

Infine, trova un lavoro come addetto alla sicurezza in un grande magazzino. Deve controllare che nessuno rubi. Thierry è una persona integra, che – malgrado le difficoltà economiche che ha dovuto affrontare – è rimasto saldo nella sua dirittura morale. Dunque disapprova chi invece ruba. La regola è che chi è scoperto la prima volta, se si fa identificare e paga quanto sottratto, non è denunciato. Scopre prima un giovane probabilmente uso al taccheggio. Fin qui nessun problema. Poi un pensionato che non è in grado di pagare. E qui qualche problema emotivo potrebbe esserci. Ma Thierry tira diritto.
Successivamente, però, ad incappare nella sorveglianza è una cassiera che lavora da venti anni in quel supermercato: è scoperta a sottrarre dei buoni sconto. Viene licenziata. Ha un figlio che si droga. Non ce la fa a sopportare l'umiliazione: va a suicidarsi proprio nel supermercato. Thierry continua a lavorare in silenzio. Grazie al suo lavoro ottiene un prestito dalla banca per cambiare la sua vecchia auto, che si è definitivamente fermata.
Poi è scoperta un'altra cassiera che cerca di accumulare indebitamente punti su quei clienti che non usano la carta fedeltà…
Il film è singolarmente asciutto. Non vi sono sfoghi emotivi. I sentimenti sembrano celati dietro una cortina di vergogna. I protagonisti, travolti dalla legge del mercato, non protestano, soffrono in silenzio, tengono anzitutto a difendere la propria dignità. Sono resi più impotenti dalla crisi. Ciascuno affronta da solo il proprio dolore quotidiano, la propria coscienza, i propri dilemmi morali. Magari solidarizza anche con chi gli sta vicino. Ma resta solo.
Un film così vicino alla vita quotidiana di milioni di persone non vuole né può fornire risposte: la legge del mercato non è analizzata ma solo rappresentata attraverso i suoi *danni collaterali*. Può solo – e certo non è poco – indurci a riflettere.

“L’arte di far instrumenti...”

Illuminate dalla luce direzionale del proprio bancone da lavoro giovani mani tagliano con cura, piallano con determinazione, limano con precisione, intagliano con accuratezza, verniciano delicatamente, scrutano con attenzione, accarezzano con dolcezza quella personale creatura che, a poco a poco, prende forma dalla lavorazione e dall’assemblaggio di legni diversi e che un giorno avrà pure il dono della “parola” sotto forma di suono melodico.
Non è la bottega di Mastro Geppetto né il laboratorio di giovani Frankenstein.
È la Scuola Internazionale di Liuteria, l’Istituto di Istruzione Superiore “Antonio Stradivari” di Cremona dove circa 180 allievi provenienti da tutta Italia e da varie parti del Mondo, sotto l’attenta guida di Maestri Liutai, acquisiscono l’arte di costruire gli strumenti ad arco – viole, violoncelli e violini - che hanno reso la Città del Torrazzo famosa ovunque, grazie alle storiche dinastie familiari di abili artigiani artisti del legno – Amati, Guarneri, Stradivari, Rugeri, Bergonzi – che hanno messo a disposizione di illustri compositori, virtuosi interpreti e orchestre di ogni tipo strumenti musicali sublimi.
E proprio il loro suono affascina e seduce da oltre cinquecento anni il pubblico di ogni genere e specie, dalle sale da concerto alle chiese, dalle corti nobiliari ai teatri del mondo intero.

Un suono che trova corpo nella scelta accurata dei materiali - primo fra tutti l’abete rosso della Val di Fiemme in Trentino Alto Adige – e nella riproduzione di forme, curve e dimensioni “codificate” da secoli di esperienza, maturate prima e tramandate oggi nelle circa 160 botteghe artigiane diffuse nel cuore storico della città e che hanno elevato la produzione cremonese al di sopra di ogni altra.
Segni impercettibili a occhi ignari “firmano” ogni singolo pezzo: la raffinatezza di un intarsio, la curvatura di un “ricciolo”, l’alchimia di una colorazione sono l’impronta incontrovertibile che riconduce un violino, una viola, un violoncello al suo creatore e al suo stile personale.
Nelle circa 220 ore di lavoro che servono per costruire un violino, il maestro liutaio trasferisce ogni volta piccole dosi del proprio talento e della propria anima, consegnando nelle mani del musicista un oggetto vivo che, tramite le sue dita, trasforma il suono in emozione.
Nella sinergia che lega liutaio e musicista risiede la combinazione ideale in grado di esaltare le caratteristiche sonore dello strumento musicale che è costruito, modellato e modulato seguendo la conformazione fisica e le attitudini motorie di chi poi lo impugnerà. Una perfetta simbiosi fatta di impercettibili aggiustamenti

e adattamenti che nessuna produzione industriale – la cui serialità ed economicità di scala ha comunque permesso l'apprendimento diffuso della musica - potrà mai lontanamente eguagliare.
La salvaguardia di standard qualitativi così elevati e peculiari che hanno contraddistinto per secoli la produzione strumentistica cremonese e che ancora oggi utilizza gli stessi metodi tradizionali delle origini, per quanto inevitabilmente supportati anche da ciò che le moderne tecnologie mettono a disposizione, coniugata alla necessità di far fronte alle leggi economiche di un mercato mondiale globalizzato, ha favorito la nascita di nuove formule organizzative fra gli artigiani cittadini, confluite nella fondazione del "Consorzio Liutai *Antonio Stradivari* Cremona" (www.cremonaviolins.com).
Per tutelare e promuovere la loro abilità in epoca di diffuse contraffazioni e di concorrenza sleale (sapevate che in Cina è sorta vicino a Pechino una città di nome Cremona dove producono violini? da *Il Sole 24 Ore Lombardia, settembre 2011)* è stato creato il marchio "CREMONA LIUTERIE", registrato internazionalmente in oltre 40 Paesi nel Mondo, che garantisce e certifica la costruzione artigianale dello strumento a cura di un maestro liutaio professionista cremonese.
A dimostrazione di quanto spirito di collaborazione e passione per la liuteria uniscano e animino i membri del Consorzio, è stata messa in atto una singolare iniziativa che vede 17 Maestri Liutai alternarsi quotidianamente, nelle vetrine dell'associazione nella centralissima Piazza Stradivari, alla fabbricazione di un "quartetto d'archi": le singole capacità costruttive e la personale individualità di ogni liutaio si fondono in un progetto collettivo straordinario che ne testimonia l'abilità costruttiva e interpretativa.
Ma nella capitale mondiale della liuteria non poteva mancare un luogo dove conservare e mostrare al mondo il frutto secolare di tante testimonianze storiche e artistiche.
Il *Museo del Violino* (www.museodelviolino.org) è oggi ospitato in un edificio figlio dell'architettura razionalista del ventennio fascista che, opportunamente restaurato e riadattato, custodisce come in uno scrigno strumenti dal valore inestimabile. Qui si possono ammirare i capolavori dei grandi Maestri Liutai del passato: le opere di Stradivari, Amati, Guarneri del Gesù e di tanti altri che hanno reso famosa la liuteria cremonese, sono avvolte nelle suggestive atmosfere delle sale espositive lungo percorsi guidati e installazioni multimediali che offrono informazioni storiche e attività didattiche interattive per ogni età.
Se vedere non basta, è possibile lasciarsi ammaliare dal suono di questi strumenti nel corso di audizioni pubbliche all'interno del fantastico e avveniristico Auditorium "Giovanni Arvedi" progettato dagli architetti Palù e Bianchi con il contributo dell'ingegner Yasuhisa Toyota per l'ottimizzazione acustica.

Rivedo nella mente le agili mani operose di chi ha scelto di dedicare la propria vita a un'attività così complessa e intrisa di bellezza. Ripenso a quegli studenti apprendisti liutai che, oltre al piacere e alla fatica di un'attività manuale, accolgono consapevolmente l'onere e l'onore di perpetuare nel tempo e nel mondo l'arte sopraffina della liuteria cremonese. Chissà che tra di loro non si celi, come già è avvenuto in passato, un nuovo protagonista capace di regalare a futuri musicisti e alla platea dei loro ascoltatori il prodotto della propria genialità, un piccolo e modesto concentrato di storia, tradizione, conoscenza e sapienza in grado di consentire al semplice sfregamento di un archetto su una corda di convertirsi in un insieme di calde, intense e trepidanti vibrazioni emotive.

© testo e fotografie di Franco Mammana

Il tempo *era* adesso

Con questo numero, NOSTOP compie 20 anni. Nasce per un'intuizione di Franco Giuffrida, allora Segretario Generale della Filt Lombardia ed è uscito sino a oggi grazie alla collaborazione di molti, ma sapendo che senza l'impegno e la passione di Vittoria Scordo non potremmo oggi scriverne.
NOSTOP è nato come periodico della Filt Lombardia, ma da ottobre 2012 è diventato periodico della Filt nazionale.
Così come per un libro, è il lettore, più che l'opinione dello scrittore, che ne dà un giudizio ed anche un'interpretazione. Noi pensiamo che NOSTOP appartenga anzitutto a chi, in questi anni, ci ha accompagnato nella sua lettura.
Le scelte degli articoli, condivisibili o meno, che si sia riusciti nell'intento o meno, hanno sempre guardato a un campo più largo dei trasporti e del sindacato in generale.
Sapendo che l'uscita periodica non consente di raccontare ogni fatto e con tempestività, abbiamo selezionato sempre quelli che avevano una rilevanza maggiore, ma soprattutto abbiamo cercato di analizzare i temi che andavano aldilà del quotidiano.
Analizzare, riflettere, avere una pluralità di opinioni, comporre un mosaico di idee.
Il cuore di NOSTOP resta la nostra azione sindacale, ma vissuta come una parte che va esplorata all'interno di quanto si muove nella società. Niente pan sindacalismo, niente autarchia intellettuale, niente autoreferenzialità. Almeno questo nelle nostre intenzioni.
Questo numero ne è l'ennesima conferma: la ricerca di contributi esterni alla Filt che aprano uno sguardo ad altre riflessioni è la costante di questi anni. Abbiamo privilegiato la modalità del confronto non solo all'interno del variegato mondo sindacale, ma dando spazio a controparti datoriali, imprenditori, politici, economisti, sociologi, docenti universitari, esperti di diritto del lavoro, ricercatori, personalità del mondo della cultura e della società civile. I contributi, tutti gratuiti, sono sempre stati scritti per noi e non ripresi da articoli già pubblicati.
Consegniamo ai lettori la sempre più difficile disponibilità alla scrittura. E forse alla lettura.
Un periodico che, pur avendo avuto negli anni un'evoluzione grafica e scelte stilistiche adeguate alla nostra voglia di offrire un prodotto anche gradevole da sfogliare, resta in controtendenza in anni di twittismo imperante. E il termine twittismo dà la dimensione di come si possa ormai creare il nulla spacciandolo per originalità. Convinti, però, che temi oggetto di riflessione non possano essere condensati in 140 o 500 caratteri.
Resta, tra le "originalità" di NOSTOP, la scelta di avere in ogni numero fotografie non tratte da archivi, ma scelte e spesso realizzate appositamente per noi. Franco Mammana ci accompagna in un viaggio immaginario dal forte potere evocativo, con foto di notevole livello artistico e indubbio valore documentale. Sono reportage da ogni parte del mondo, scatti d'autore che suscitano emozione e meraviglia.
Sin dal primo numero, abbiamo scelto di dedicare uno spazio ai temi di genere: "Sguardi e Traguardi" è proprio il punto di vista delle donne e le loro multiformi esperienze, conoscenze, relazioni. Spazio prezioso di parola e pensiero femminile.
"Il tempo è adesso" è stato il titolo del primo editoriale di NOSTOP, a maggio 1995. E *il tempo è adesso* ci ripetiamo tutte le volte che prepariamo un nuovo numero. Siamo arrivati a 88, oltre a 5 Numeri speciali e a 9 Quaderni. Cercando il fatto da approfondire, l'analisi sui temi attinenti i trasporti, ma anche quelli di interesse politico, economico, sociale, ambientale, culturale.
NOSTOP ha insito nel nome una scelta: parlare di movimenti di persone e cose, di scambi di idee, di percorsi verso le innovazioni, di itinerari di ricerca, di barriere fisiche e ideologiche da superare.
Dal 1995 siamo cresciuti. Abbiamo raccolto e condiviso, segnalato e sottolineato, con determinazione ed entusiasmo, gli umori di un settore, quello dei trasporti, ricco di valori saldi e tensioni vive, aprendoci poi, sempre più al mondo fuori di noi.
Abbiamo ricordato i primi 10 anni di NOSTOP con una tavola rotonda in occasione dell'VIII Congresso della Filt Lombardia, il 18 febbraio 2006. Gli atti sono stati pubblicati sul n. 7 de "I Quaderni di NOSTOP", consultabile sul sito della FILT.
Alcune parole-chiave hanno accompagnato il nostro percorso: diritti, valori, cambiamento, memoria, utopia, sogno, passione, amore. Ciascuno dei nostri lettori avrà avuto modo di ritrovarli nelle pagine di questi anni.
Nel panorama sindacale è raro che una rivista resista alla naturale stanchezza delle persone e delle idee. Di questo dovremo tenerne conto nel futuro.
Un grazie a chi ha collaborato e un grazie a chi trova NOSTOP uno strumento utile e non banale di riflessione nel nostro impegno sindacale, nel nostro curiosare su quanto avviene nella società e nei percorsi di vita.

Nino Cortorillo

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°7 novembre 2015 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 24 novembre 2015 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

FILT-CGIL

CGIL